

DOKTORI (PhD) ÉRTEKEZÉS

Dr. Zoványi Nikolett

Debrecen
2014

**DEBRECENI EGYETEM
MARTON GÉZA ÁLLAM- ÉS JOGTUDOMÁNYI
DOKTORI ISKOLA**

**A felelősség kérdései az utazási szerződések és az
utasjogok körében**

Készítette:

Dr. Zoványi Nikolett

Témavezető:

Dr. Szikora Veronika
egyetemi docens

A doktori program címe: Az állam és a jog változásai Közép- és Kelet-
Európában

A doktori iskola vezetője: Dr. Szabó Béla egyetemi tanár

A kézirat lezárva: 2014. január 1.

**DEBRECEN
2014**

TARTALOMJEGYZÉK

Témavezetői ajánlás.....	7
Bevezető gondolatok	9
I. Utazási szerződések.....	16
1. Az utasjogok megjelenése Európában	16
2. Az utazáshoz való jog és az utazási szerződés kialakulása Magyarországon.....	20
3. Az utazási szerződések hazai szabályozása	22
3.1. Az utazási szerződések létrehozásának folyamata.....	22
3.1.1. A szerződés megkötése	23
3.1.2. Előszerződés utazási szerződéseknél	25
3.1.3. Ajánlat a szerződés megkötésére	27
3.1.4. Általános szerződési feltételek.....	30
3.1.5. Tisztességtelen szerződési feltételek	31
3.1.6. Szerződést biztosító mellékkötelezettségek.....	35
3.1.6.1. Foglaló	36
3.1.6.2. Óvadék	36
3.1.6.3. Kötbér	37
3.1.6.4. Előleg.....	37
3.1.6.5. Jogkövetkezmények.....	38
3.1.7. Az utazási szerződés ellenszolgáltatása, a részvételi díj.....	39
3.2. Felelősség az utazási szerződések teljesítéséért.....	42
3.2.1. A felelősség természete, mentesülés a felelősség alól	42
3.2.2. A szerződésszegés objektív jogkövetkezményei	44
3.2.3. A szerződésszegés szubjektív jogkövetkezménye: kártérítés	46
3.2.4. Kifogás szerződésszegésért.....	48
3.2.5. A polgári jogi alapelvek megjelenése a jogalkalmazásban.....	49
3.2.5.1. Jóhiszeműség	50
3.2.5.2. Tisztesség elve	51
3.2.5.3. Együttműködési kötelezettség	51
3.2.5.4. Elvárhatóság.....	53
3.2.6. Bizonyítás	56
3.2.7. Biztatási kár	57
3.3. A szerződések megszűnése	57
4. Az európai utazási csomag és a magyar utazási szerződés.....	61
5. Összegzés.....	74

II. A légiutasok jogai.....	77
1. A légi közlekedési jog kialakulásának gyökerei.....	77
2. Nemzetközi szabályok: a Varsói és Montreali Egyezmények.....	81
2.1. A Varsói Egyezmény elfogadása és jelentősége.....	81
2.2. A Varsói Egyezmény érvényesülése az Európai Közösségekben, majd az Európai Unióban.....	87
2.3. A Montreali Egyezmény.....	89
3. Az Európai Unió légiutasok jogairól szóló rendelete.....	92
3.1. A Rendelet alkalmazási köre, szabályai.....	94
3.2. Beszállás megtagadása.....	99
3.3. A járat késése.....	102
3.4. A járat törlése.....	104
3.4.1. Egy járat törlésének és késésének elhatárolása.....	105
3.4.2. A járat törlésének értelmezése.....	111
3.5. A kártalanításhoz való jog a Rendelet alapján.....	113
3.5.1. Kártalanítás vagy kártérítés.....	115
3.5.1.1. A kártalanítás és a kártérítés mértéke.....	116
3.5.1.2. A kártérítés és a kártalanítás funkciója.....	119
3.5.1.3. A jogkövetkezményként fizetendő összegek természete.....	119
3.5.1.4. Kimentési lehetőségek.....	120
3.5.1.5. Késedelmi kötbér.....	121
3.5.1.6. Konklúzió.....	123
3.5.2. Az igénykumuláció lehetősége.....	124
3.6. Ellátáshoz való jog.....	126
3.7. Segítségnyújtás csökkent mozgásképességű és különleges szükségletekkel rendelkező személyek részére.....	127
3.8. Átfoglalás esetén alkalmazandó szabályok.....	132
4. A Montreali Egyezmény és a 261/2004/EK Rendelet.....	132
5. A légi fuvarozó mentesülésének esetei.....	134
5.1. Politikai instabilitás.....	135
5.2. Az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek.....	136
5.3. Biztonsági kockázatok.....	143
5.4. Váratlan repülésbiztonsági hiányosságok.....	144
5.5. Az üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásoló sztrájkok.....	148
5.6. Légiforgalmi irányítási döntés.....	152
5.7. A kimentési okok értékelése.....	157

III. További utasjogok.....	158
1. A vasúti közlekedést igénybe vevő utasok jogai	158
1.1. Bevezetés	158
1.2. Nemzetközi vasúti személyszállítás.....	159
1.3. Vasúti személyszállítás az Európai Unióban	163
1.3.1. A Rendelet tárgyi hatálya	164
1.3.2. A Rendelet területi hatálya	164
1.3.3. Mentés a Rendeletben foglalt kötelezettségek alól	166
1.3.4. A vasúttársaságot terhelő felelősség.....	167
1.3.4.1. A járat késése, kimaradása, elmulasztott csatlakozás	168
1.3.4.2. Visszatérítés és az utazás átszervezésének joga.....	169
1.3.4.3. A vasúttársaság kártérítési kötelezettsége.....	170
1.3.4.4. Segítségnyújtás a szolgáltatás késedelmes teljesítése miatt.....	175
1.3.4.5. Eljárás a szolgáltatással kapcsolatos panaszok miatt.....	177
1.3.5. Fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek speciális jogai	179
1.4. Összegzés.....	181
2. A tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogai	184
2.1. A szabályozás célkitűzései.....	184
2.2. A Rendelet hatálya	185
2.2.1. Mentés a rendelet szabályainak alkalmazása alól	187
2.3. A tengeri és belvízi szállítókat terhelő felelősség.....	188
2.3.1. A tengeri vagy belvízi személyszállító jármű késedelme és törlése.....	189
2.3.2. Az utasok ellátása	189
2.3.3. Az utasok választáshoz való joga	190
2.3.4. Kártérítéshez való jog a járat törlése és késése esetén.....	191
2.3.5. Tájékoztatáshoz és panasztételhez való jog.....	193
2.4. Fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek helyzete a vízi közlekedésben.....	194
2.5. A szállítók felelőssége hajózási baleset bekövetkezésekor	196
2.5.1. Az Európai Unió szabályozása	196
2.5.2. Az Athéni Egyezmény	197
2.5.2.1. Az utas személyében jelentkező károk	197
2.5.2.2. Poggyászkárok	199
2.5.2.3. Több szállító felelőssége.....	200
2.6. Összegzés.....	201
3. Az autóbusszal közlekedő utasokat megillető jogok	204
3.1. Bevezetés	204

3.2. A 181/2011/EU Rendelet hatálya	205
3.2.1. Menetrend szerint közlekedő járatok	205
3.2.2. Mentés	208
3.2.3. Különjáratok	208
3.3. A fuvarozók felelőssége.....	209
3.3.1. Kártérítési kötelezettség.....	209
3.3.2. Segítségnyújtás	211
3.3.3. Járatkimaradás és a járat késése.....	213
3.3.4. Tájékoztatáshoz való jog	214
3.3.5. Az utast megillető segítségnyújtáshoz való jog.....	214
3.4. Fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek helyzete	216
3.5. Összegzés.....	218
4. A négy utasjogi terület szabályainak összevetése.....	219
Záró gondolatok, következtetések	225
Bibliográfia	238

Témavezetői ajánlás

A jelölt az utazással kapcsolatos szolgáltatásokra irányuló polgári jogi jogviszonyok elemzésére, az utazási jog megsértéséhez kötődő felelősségi rendszerek kritikai vizsgálatára, és elsősorban az Európai Unió utazási szolgáltatásokkal kapcsolatos jogalkotási termékeinek értelmezési és alkalmazási problémáinak feltárására vállalkozik. A dolgozat nem hagyja figyelmen kívül azt a tényt sem, hogy az utazáshoz való joggal kapcsolatos szabályozás töredezettsége okán az európai joganyag jelenleg is felülvizsgálat alatt áll, és a piaci viszonyok, a piaci szereplők gazdasági teljesítőképességének változásai, valamint a fogyasztóvédelem magas szintjének biztosítása miatt az elemzés nem alapulhat kizárólag a jogszabályokban bemutatásán.

Az utazási szektorra vonatkozó európai szintű jogalkotás viszonylag új jogterület, a dolgozat nagy hangsúlyt fektet az Európai Unió Bíróságának, valamint a tagállami bíróságoknak a vonatkozó európai joganyagot értelmező tevékenységére, a bírói gyakorlat kritikájára.

A téma feldolgozásához szükséges gyakorlatorientált szemlélet megjelenik az írásban.

A témaválasztás aktualitását erősíti az utazási szolgáltatások piacán az elmúlt két évtizedben tapasztalható növekedés, az Európai Unió világviszonylatban is egyedülálló jogalkotási törekvései, valamint az idegenforgalmi szektort is sújtó gazdasági világválság következményei.

A dolgozat arra keresi a választ, hogy miként lehet a XXI. század európai fogyasztóvédelmi törekvéseit és az utazási szektor gazdasági érdekeit egyaránt kielégítő szabályozást megalkotni az utazási szerződések és az utasjogok területén.

A téma feldolgozásánál a jelölt felelősségi jogi szemléletet tartja szem előtt. Mivel az utazási szolgáltatásokkal kapcsolatos európai jogforrások – lévén szó fogyasztóvédelmi tárgyú jogalkotásról – jellemzően a szolgáltatót terhelő kötelezettségeket állapítanak meg, megbontva ezzel a szerződési jog hagyományosan szinallagmatikus jellegét, a központi kérdést a kötelezettségszegéshez társuló felelősségi rendszer megfeleltetése képezi.

A dolgozat ennek megfelelően a polgári jogi felelősség dogmatikai alapjaihoz visszanyúlva teszi fel a kérdést: beilleszthető-e az utazási szerződések és utasjogok megsértését szankcionáló európai felelősségi rend a polgári jogi felelősség valamelyik klasszikus alakzatába, vagy egy új felelősségi szemlélet olvasható ki az európai

jogalkotó és jogalkalmazó szándékából. A kérdés eldöntése azért sem könnyű, mivel az európai jogalkotási termékek közel sem törekednek a szabályozás teljességére.

Egységes európai felelősségi jog hiányában pedig kérdéses, hogy melyek azok a szabályok, amelyek szubszidiárius normaként funkcionálhatnak. A helyzetet nehezíti, hogy az Európai Unió vonatkozó rendeletei és irányelvei szükségképpen csupán specializálják a témában egyébként létező, univerzális hatályú nemzetközi egyezményeket. A dolgozat éppen ezért az összehasonlító jogi módszert használja (Európán belül és azon kívüli viszonylatban is), az analitikus módszert, a nyelvtani értelmezés és a teleologikus értelmezés segítségével alkalmazza, hiszen egységes dogmatikai alapok hiányában több kérdés is felmerül a joganyagban nevesített intézmények értelmezésével kapcsolatban.

A dolgozat feldolgozza az Európai Unió Bíróságának vonatkozó gyakorlatát, kitérve azokra a vitás kérdésekre, amelyek több esetben a Bíróság döntésével ellentétes főtanácsnoki véleményekben is felmerültek. Az írott jog és a bírói gyakorlat egymásra vetítését, kritikáját a jelölt mindvégig a bevezetésben kitűzött célokkal összhangban tárja fel.

A dolgozat felépítése, a fejezetek egymásra épülése logikus, és a bevezetőben kitűzött célok megvalósítását, a hipotézisek igazolását szolgálja.

A levont következtetések, kritikák megalapozottak, azokkal alapvetően egyet lehet érteni.

A dolgozatot alkalmasnak tartom arra, hogy nyilvános vitára bocsássák.

Debrecen, 2014. január 7.

Szikora Veronika PhD

témavezető, egyetemi docens

Bevezető gondolatok

A felelősség, mint elvont és elméleti kategória egyes források szerint Franciaországban¹ politikai fogalomként született meg valamikor a XVIII. század második felében.² *Schipani* és mások későbbi kutatásai azonban igazolták, hogy a felelősség, mint főnév az olasz és az angol politikai nyelvezetben már a XVIII. század derekán megjelent. Nem vitatható el azonban a franciáktól, hogy a Napóleon uralkodása alatt elkészült *Code civilben* már jogi fogalomként használták a felelősség kifejezést, és a kódex hatására más nyelvekben és jogi kultúrákban is hamar elterjedt. A kifejezés hosszú fejlődésen ment keresztül, aminek következtében egy sokrétű, több értelemben is használt, kissé parttalan fogalommá vált.³ A felelősség általános értelemben a társadalmi normáknak való állandó alávetettséget jelenti, valamint jelentéstartalmába beletartozik a társadalmi normák megsértése esetére előírt szankcióknak való alávetettség. Felelősségről azonban nem csak társadalmi értelemben beszélhetünk. A társadalmi felelősségtől megkülönböztethető a jogi felelősség (jogi normáknak való alávetettség) és a nem jogi felelősségek, úgy, mint a politikai, az erkölcsi, stb. felelősségek. Jogi felelősség tovább bontható egyrészt büntetőjogi, másrészt polgári jogi felelősségre, ahol a polgári jogi felelősség szintén differenciálható. Két fajtája a *kontraktuális* (szerződés megszegéséért való felelősség) és *deliktuális* (szerződésen kívül okozott károkért fennálló felelősség) felelősség. Természetesen lehetséges még többféle csoportosítás, illetve tagolás,⁴ azonban a fent említett csoportosítás a leglényegesebb számunkra. „A felelősséget – Eörsi Gyula szavaival élve – társadalmi értelemben valamely felróhatóan elkövetett társadalomra veszélyes magatartás váltja ki. A felelősség a társadalom nevelő funkciójának az a része, amely represszióval reagál a társadalomra veszélyes magatartásokra.”⁵ A társadalomra veszélyes magatartásokat az állam jogellenessé nyilvánítja, és kikényszeríthető szankciókkal sújtja azokat, ezáltal védekezve a veszélyes magatartásokkal szemben a jog eszközeinek segítségével, kialakítva a jogi felelősség szabályait. A polgári jogi felelősség esetén a fő hangsúly a *reparáción*, a

¹ FÖLDI András: *A jogi felelősség fogalmáról*, Acta Facultatis Politico-Iuridicae Universitatis Scientiarum Budapestinensis De Rolando Eötvös Nominatae, Tomus XXX., 1988. 10.

² A *responsabilité* kifejezést használták a felelősség fogalmára.

³ FÖLDI András- HAMZA Gábor: *A római jog története és intézményei*, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 1996. 424.

⁴ Beszélhetünk egy adott szerződéstípusnál az egyes felelősségi kérdésekről, vagy valakinek a konkrét esetben fennálló felelősségéről.

⁵ EÖRSI Gyula: *Kötelmi jog. Általános rész*, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 2003. 239.

vagyoni jellegű szankciókon van. A cél az, hogy az okozott hátrány megtérüljön. A polgári jogi felelősség esetén tehát a preventív, vagyis megelőző- nevelő funkció mellett erőteljesen megjelenik annak *reparációs* funkciója is.

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 felrőhatósági – alapú felelősség alapját adó cselekvési mércét a bírói gyakorlat Európaszerte 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. A szakemberek fokozott gondossága iránti társadalmi igény mellett olyan területek is megjelennek a jogalkotásban és a joggyakorlatban egyaránt, melyek piaci jelenlétük következtében egyre nagyobb károkozási potenciállal rendelkeznek. 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. Ebben a körben hivatkozható a számos vagyoni kár mellett olyan érdekek sérelme is, melyek akár a személyhez fűződő jogok körén is kívül esnek, és az utazáshoz való jog kiterjesztő értelmezése útján minősíthetők törvényes, jogilag védett érdekeknek (pl. az utazás élmény jellegétől való megfosztása).

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. Ennek a szemléletnek megvannak a maga előnyei és hátrányai, azonban általánosságban kijelenthető, hogy az utazáshoz való jog európai szabályozása nyomán jelenleg a világ egyik leginkább kidolgozott és cizellált idegenforgalmi joganyaga jött létre. A fogyasztóvédelmi megközelítés több esetben azonban felveti a szabályozás gazdasági változásokhoz történő alkalmazkodás hiányát és a rugalmasság, rugalmatlanság problémáit. Mivel a szabályozás döntő részben az utazási vállalkozóra, személyfuvarozóra hárít kötelezettségeket, így e kötelezettségek megsértése esetén alkalmazható felelősségi szabályok rendszerét hozza létre.

A kötelezettségzegés következtében beálló felelősség pedig 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 keressük 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. Hipotézisünk 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 (pl. fapados légitársaságok szolgáltatásai iránti kereslet drámai növekedése, elektronikusan értékesített utazási csomagok elérhetősége, stb.) 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 rezsimit 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 légitársaságok, vasúttársaságok, vízi szállítók és busztársaságok felelősségére alkotott normákat. Ezeket a valóban szupranacionális joganyagként megjelenő szabályokat természetesen elsősorban az Európai Unió Bíróságának van lehetősége és kötelezettsége értelmezni, azonban törvényszerű, hogy a tagállami bíróságok előtt folyó eljárásokban a nemzeti fórum is alkalmazza, értelmezzék 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 rendeleti jogalkotás túlsúlya következtében célunk nem a magánjog harmonizációjával foglalkozó írások többségében megjelenő tagállami implementáció eltérő irányainak és elveinek bemutatása, sokkal inkább az egységes értelmezést és alkalmazást kívánó európai szabályozás rendszerezése, kritikája, és a továbbfejlesztés irányába mutató *de lege ferenda* javaslatok megfogalmazása. Szükségszerűen éppen ezért nem a magyar szabályozás képezi a levont következtetések és jogalkotási, adott esetben jogértelmezési javaslatok viszonyítási alapját, hanem az egységes belső piac teljes területén homogén alkalmazást kívánó európai szabályozást hasonlítjuk a tagállamok jogában élő felelősségi felfogásokhoz, valamint a világ más részén e szektorban alkalmazandó szabályokhoz, nemzetközi egyezményekhez. A dolgozat mindvégig törekszik kiküszöbölni azokat a nehézségeket, melyek a tagállamokban tapasztalható alapvető jogi terminológiai különbségek és a joganyag különböző nyelven elérhető fordításai miatt jelentkeznek. Lévén szó Magyarországon született dolgozatról, a magyar jogi terminológiára alapozva mutatjuk 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, sokkal inkább a jelen 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 Unió 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, és igyekszik feltérképezni azokat a területeket, melyek vagy a több jogalkotási termék által megjelenített szabályanyag belső koherenciáját bontják meg, vagy éppen a piaci igényekkel, gazdasági kihívásokkal kerülnek összeütközésbe. A dolgozat célja ennek a sajátosan európai felelősségi rezsimnek a rendszerszerű 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 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. Az Európai Unióban és Magyarországon is már a '90-es években kialakult így az utazási vállalkozók utasokkal szembeni objektív felelőssége.

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, járatotrlés 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 dolgozat azonban nem tesz valamennyi, a légiutasokat megillető jogot az elemzés tárgyává, így az Európai Unióban működési tilalom alá eső légitársaságokról való tájékoztatási szabályokra, a számítógépes helyfoglalási rendszereknek a fogyasztók jogait védő szabályaira, stb. nem tér ki, ugyanis ezek a polgári jogi felelősség kereteit meghaladó, tisztán fogyasztóvédelmi indíttatású és javarészt technikai szabályok. A vizsgálat fő tárgya a késés, járatotrlés 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 objektivizálja 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 szubsumálását, 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.

I. Utazási szerződések

1. Az utasjogok megjelenése Európában

A fogyasztóvédelem (a fogyasztók védelme) olyan szemléletet, illetve politikát jelent, amely alapján a gyengébb fél szükséges védelme teóriának része.⁶ A fogyasztóvédelem európai alakulása az utasjogok szabályozása szempontjából kiemelt jelentőségű, mert a fogyasztóvédelem megerősödése jelenti az utasoknak biztosított jogok alapját és kiindulópontját. Valamennyi utasjoggal foglalkozó jogalkotási folyamatot áthatnak a fogyasztóvédelmi és jogharmonizációs célok, az, hogy az Európai Unióban valamennyi polgárnak – állampolgárságára tekintet nélkül – egységes jogvédelmet biztosítson.

A mai fogyasztóvédelem, fogyasztói érdekvédelem Európában csak az 1960-70-es években bontakozott és fejlődött ki. A folyamat szorosan összefügg az Európai Közösségen belül folyó jogharmonizációval. Az EK elsődlegesen megalakulásakor gazdasági célokra koncentrált, a szabad, határok nélküli belső piac kialakítására. Miután ennek alapjait megteremtette, a másik alapvető célja felé fordulhatott, az élet minőségének és színvonalának emelése problémakörének megfelelő szabályozással való elérése felé. Ennek a folyamatnak volt része az, hogy a fogyasztóvédelmi politika megjelent az Európai Közösségek, majd az Európai Unió politikái között. A fogyasztó ettől az időponttól lett a jogalkotás és szabályozás központi alakja.

A Római Szerződésben, 1957-ben még nem szerepelt az Európai Gazdasági Közösség alapvető céljai között, hanem majd csak az 1970-es évek elején kezdtek azzal foglalkozni. Ekkor került napirendre a fogyasztói jogok biztosításának igénye. 1972-ben merült az fel a párizsi csúcstalálkozón, hogy az életminőség és életszínvonal védelmét, amely nem mellesleg a Közösség alapfeladatai között szerepel, a fogyasztóvédelem és a környezetvédelem útján lehet megvalósítani, elérni. Ettől kezdve figyelhető meg a fogyasztóvédelmi politika fokozatos térnyerése.

A Bizottság 1973-ban a fogyasztóvédelemmel foglalkozó szervezeti egységet hozott létre. Ezt követően megalkották a fogyasztóvédelmi programot. Előbb három ötéves fogyasztóvédelmi program (1975-80, 1981-85, 1985-1989) váltotta egymást, újabb és

⁶ CSÉCSY- FÉZER- HAJNAL- KÁROLYI- PETKÓ- TÖRŐ: *A gazdasági szféra ügyletei*, Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 2009. 379.

újabb eredményeket produkálva, majd következtek a hároméves fogyasztóvédelmi programok.

Jelentős előrelépést az Egységes Európai Okmány jelentett a fogyasztóvédelmi jog területén, hiszen az EEO előtt a fogyasztóvédelem, mint önálló cím nem szerepelt az Európai Közösségek Szerződésében, hanem a mezőgazdasággal, a versenyjoggal és az állami támogatásokkal összefüggésben említették csak.⁷ Ekkor az EK Sz. harmadik részében önálló címben került elhelyezésre szabályanyaga. A szabályozás a Közösség feladatát a fogyasztóvédelem erősítéséhez való hozzájárulásban jelölte meg.

A Maastrichti Szerződés ismét előrelépést hozott. A fogyasztóvédelmet önálló közösségi politikaként határozta meg, s e változás az EK Sz-be is bevezetésre került. A Közösség fogyasztóvédelmi hatásköreinek alapjai kerültek így lefektetésre, s ez már a Közösségi intézmények mindegyikét arra kötelezte, hogy célként a fogyasztóvédelmet is szem előtt tartsa, s a Közösségnek hozzá kellett járulnia a fogyasztóvédelem magas szintjének eléréséhez.⁸

Az Amszterdami Szerződés is újabb jelentős lépést tett a fogyasztóvédelmi szabályozás mai arculatának kialakítása érdekében. Kimondta azt az elvet, hogy minden más közösségi politika és tevékenység meghatározásakor és végrehajtásakor a fogyasztóvédelmet, annak követelményeit is figyelembe kell venni.⁹ A rendelkezések pedig a fogyasztóvédelem terén immár egyenesen a magas szint biztosítását írták elő megvalósítandó célként.¹⁰

A fogyasztóvédelmi szabályok először közjogi szabályokban realizálódtak. Kezdetben az állam engedélyezési eljárásokon és termékbiztonsági szabályokon, és az ezeknek való megfelelés ellenőrzésén keresztül biztosította a fogyasztók érdekeinek védelmét. A közjogi szabályok után – időben később – jelentek meg a fogyasztóvédelem magánjogi szabályai. Ezek a szabályok a felek közötti szerződéses jogviszonyokban elismert garanciákon keresztül fejtették ki hatásukat. A közjogi és magánjogi szabályok tehát különböző eszközökkel és eltérő élethelyzetekben biztosítják a fogyasztók számára

⁷ OSZTOVITS András (szerk.): *Az Európai Unió alapító szerződéseinek magyarázata*, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2008. 35.

⁸ OSZTOVITS András (szerk.): *Az Európai Unió alapító szerződéseinek magyarázata*, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2008. 38.

⁹ Ez az ún. horizontális klauzula.

¹⁰ OSZTOVITS András (szerk.): *Az Európai Unió alapító szerződéseinek magyarázata*, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2008. 39.

szükséges védelmet.¹¹ A fogyasztóvédelem magánjogi szabályanyagában érdemes vizsgálni azokat a jogelveket, melyek mentén a szabályozás megvalósul.

A magánjog dinamizmusa a szerződések jogának szabályanyagában markánsan megjelenik. A polgári jog főszabályként a felek mellérendeltségének elvén alapul, vagyis a felek akaratautonómiája, szabadsága a magánjogi jogterületek közül a polgári jogban teljesebb ki a legerőteljesebben. A szerződési szabadság klasszikus alapelvéből következően a felek maguk dönthetik el, hogy akarnak-e szerződést kötni (szerződéskötési szabadság), ha igen kivel kötik meg a szerződést (partnerválasztási szabadság), milyen formában kötik meg szerződésüket (típusszabadság), illetve milyen tartalommal hozzák létre szerződésüket (tartalomszabadság). Az egyes országok magánjogi kódexei ehhez mintegy keretet nyújtanak a szerződő felek számára, illetve a teljesítés létszakában állami kényszert érvényesítenek a szerződés rendelkezéseinek kikényszerítéséhez, ha valamelyik félben nincs meg a teljesítési hajlandóság vagy képesség.¹² A *pacta sunt servanda* elvnek megfelelően, a felek szerződése – amennyiben megfelel a jogszabályi előírásoknak – törvényerővel bír a felek között. A szerződésben meghatározott magatartási szabályok egyenrangúvá válnak az állam által alkotott jogi előírásokkal.

A szerződések joga az a területe a polgári jognak, amely hangsúlyosan a felek egyenjogúságára épül, mely tétel tehát a magánjog egyik legfontosabb alaptétele. Ideális helyzetben a szerződés egy olyan kiegyensúlyozott kapcsolatot kell, hogy megteremtse a felek között, amelyben a mérleg két oldalán elhelyezkedő szerződési érdekek (a feleket terhelő jogok és kötelezettségek) akár teljesen vagy csak megközelítőleg is kiegyenlítik egymást. A polgári jogban elvileg megkívánt, a felek szabadságára épülő és a felek egyenjogúságát hirdető *szinallagmatikus* viszonyrendszer azonban a fogyasztói szerződések körében csorbát szenved, és a mérleg nyelve a fogyasztó hátrányára tér ki. Ahhoz, hogy a fogyasztói szerződések körében is érvényesülni tudjon az egyenjogúság elve, többletgaranciákat kell biztosítani a fogyasztók számára.

¹¹ A fogyasztóvédelem alapjairól, történeti fejlődéséről lásd bővebben pl.: HAJNAL Zsolt: *A fogyasztóvédelem alapjai*, In: SZIKORA Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, a Fogyasztóvédők Magyarországi Egyesületének (FOME) kiadványa, Debrecen, 2010. 15-18., SZIKORA Veronika: *A fogyasztóvédelmi jog történeti kialakulása Európában, különös tekintettel a magánjog-egységesítési folyamatokra*, In: SZIKORA Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, a Fogyasztóvédők Magyarországi Egyesületének (FOME) kiadványa, Debrecen, 2010. 19-30.

¹² VEREBICS János: *Az európai magánjog fejlődésének főbb irányai*. A jogegységesítés és újabb állomásai, Typonova Kft., Budapest, 2004. 43.

Szerződési típusokat tekintve olyan szerződések tartoznak a fogyasztói szerződések közé, amelyek ugyan valamely tradicionális szerződési alaptípusba sorolhatók, ám megkötésük valamilyen okból speciális, mert például hátrányosan befolyásolják, vagy korlátozzák a fogyasztó választási szabadságát. Ez indokolja a többletgaranciák nyújtását. A fogyasztói szerződések esetén tehát a fogyasztó és a vállalkozás között nincs meg a megkívánt erőegyensúlyi helyzet, nem érvényesül a fegyveregyenlőség elve. A fogyasztóvédelem területén ennek következtében pozitív diszkrimináció érvényesül annak érdekében, hogy a felek között megkívánt egyensúlyi helyzet minél jobban teljesüljön.

A polgári jogban hiába érvényesülnek *szinallagmatikus* kötelmek, azonban a fogyasztóvédelem területén az elv érvényesüléséhez fogyasztókat védő *kógens* szabályokra van szükség. A fogyasztó számára erősebb jogokat kell biztosítani, amely jogok biztosítása a vállalkozást terheli, az ő kötelezettsége ezeknek a fogyasztó számára történő érvényesíthetőség tétele. A vállalkozást terhelő többletkötelezettségek előírása a szerződési szabadság elvéből következő *diszpozitív* szabályozási megközelítést kötelező tartalmú normákra cseréli. A szerződések létrehozatala a klasszikus szerződési típusok esetén *diszpozitív*, vagyis nagy szabadságot enged a feleknek a szerződések tartalmának megállapításakor. A fogyasztói szerződések célja a fogyasztó érdekeinek mind hathatósabb védelme, valamint a felek között megbomlott egyensúlyi helyzet visszaállítása, így fontos, hogy a jogszabályokban rögzített és a fogyasztók védelmét szolgáló előírásoktól ne lehessen eltérni, vagyis az ne *diszpozitív*, hanem *kógens* feltétel legyen. Ezért a fogyasztói szerződések esetén egyoldalú *kógencia* érvényesül. Nem csak arról van szó adott esetben, hogy a jog mindkét fél számára meghatározza a kötelezően követendő magatartási szabályokat, hanem *klauzikálós kógenciáról* beszélhetünk a fogyasztóvédelmi szabályozás kapcsán. Vagyis a szabályozás egyik oldala nyitva marad: a fogyasztó előnyére eltérhetnek szerződésük a felek a jogszabályi feltételektől, azonban hátrányára nem. Amennyiben pedig mégis ilyen rendelkezést vesznek a szerződés szabályozási körébe, úgy az a feltétel semmis lesz, úgy kell tekinteni, mintha a felek ki sem kötötték volna. A fogyasztó által tett olyan jognyilatkozat is semmis, amelyben lemond az őt egyébként megillető jogokról. Semmis tehát a fogyasztó joglemondó nyilatkozata. Ezzel az intézkedéssel a jogalkotó a szerződési szabadság elvének korlátozását valósítja meg, meghatározva a szerződés tartalmát, létrejöttének módját és menetét is.

2. Az utazáshoz való jog és az utazási szerződés kialakulása Magyarországon

„Mindenkinek, aki törvényesen tartózkodik Magyarország területén, joga van a szabad mozgáshoz és tartózkodási helye szabad megválasztásához.”¹³

Az Alkotmány az alapvető jogok között szabályozta a személyes szabadságot és a mozgásszabadságot, míg az Alaptörvényben a Szabadasok és felelősség című részben található. Az utazáshoz és az ország elhagyásához való alapvető jogot biztosítja ez a rendelkezés, bár az Alkotmány szövegéből árnyaltabban kiolvasható ez a megállapítás. A migrációs jogon az állampolgárok országból való kiutazását és beutazását, valamint a nem magyar állampolgároknak Magyarország területére való beutazását, itt-tartózkodását, kiutazását, mindennek feltételeit és az ezekkel kapcsolatos korlátozásokat értjük.¹⁴

Azonban ez a most teljes mozgásszabadságot biztosító jog a rendszerváltást megelőzően közel sem volt ilyen korlátlan. A szocializmus éveiben a külföldre utazás ugyanis erősen korlátozva volt.¹⁵ Az utazási jog tényleges jogi tartalommal nem rendelkezett – eltekintve néhány szűk kivételtől –, maradéktalan és korlátlan gyakorlásának lehetőségével az állampolgárok a politikai helyzet miatt nem tudtak élni. Bizonyos feltételekkel, korlátokkal a szomszédos, szintén szocialista országokba volt lehetőség elutazni, azonban a nyugatra való utazásról az emberek döntő többsége nem is álmodhatott.¹⁶

Mindennek ellenére az utazási szerződések szabályozása megjelent a Polgári Törvénykönyv¹⁷ (továbbiakban: Ptk.) 415-416. §-ban, a vállalkozási szerződések szabályanyaga között, valamint megszületett a 11/1978. (III. 1.) MT rendelet az utazási szerződésekről. Az utazási szerződés szabályanyagát a Ptk. 1977. évi módosítása vezette be a törvény rendelkezései közé, *sui generis* szerződéstípusként nevesítve és szabályozva azt. Ezzel Magyarország mondhatni az első volt Európában, aki precízen

¹³ Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.) XXVII. cikk (1) bekezdés. A Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény 58.§ (1) bekezdésében ez a jog így hangzott: „Mindenkit, aki törvényesen tartózkodik Magyarország területén – törvényben meghatározott esetek kivételével – megillet a szabad mozgás és a tartózkodási hely szabad megválasztásának joga, beleértve a lakóhely vagy az ország elhagyásához való jogot is”.

¹⁴ SÁRI János: *Alapjogok, Alkotmánytan II.*, Osiris Kiadó, Budapest, 2004. 105.

¹⁵ SÁRI János: *Alapjogok, Alkotmánytan II.*, Osiris Kiadó, Budapest, 2004. 104.

¹⁶ GÖRÖG Márta: *Összehasonlító utazási jog a német, a svájci és a magyar utazási jog tükrében*, Acta Universitatis Szegediensis. Acta juridica et politica, Szeged, Officina Press Kft., 2002/6. 52.

¹⁷ 1959. évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről.

kidolgozta az utazás fogalmát, megteremtve az utazási feltételek korszerű jogi szabályozását.¹⁸

1990 után az utazási piac robbanásszerű mennyiségi és minőségi fejlődésen ment keresztül, valamint elfogadták a Magyarország és az Európai Unió közötti csatlakozási megállapodást, amely alapján Magyarországot jogharmonizációs kötelezettségek is terhelték.¹⁹

Megalkották a téma szabályozására az utazásszervező és közvetítő tevékenységről szóló 2/1992. (I. 13.) IKM rendeletet, valamint annak a módosításait tartalmazó 16/1992. (V. 26.) IKM és a 7/1994. (III. 10.) IKM rendeleteket. Egy időre megoldódott az utazási szerződések szabályozása.

Az Európai Unió Tanácsa 1990. június 13-án bocsátotta ki a 90/314/EGK irányelvet az utazási csomagról, az üdülési csomagról és a túracsomagról, az egységes szabályozás alapjainak meghatározása érdekében. A dokumentum irányelvi formában született meg, ezért nem lehetett azt közvetlenül alkalmazni, hanem át kellett ültetni az egyes nemzeti jogokba. A csatlakozási folyamat hozományaként az újabb Uniós normáknak is meg kellett felelnünk, így szükségessé vált az utazási szerződések szabályanyagának újraszabályozása.

A 90/314/EGK tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálva fogadták el a 214/1996. (XII. 23.) Kormányrendeletet az utazási szerződésekről, valamint a 213/1996. (XII. 23.) Kormányrendeletet az utazásszervező és -közvetítő tevékenységről. Az azóta történt változások következtében a szabályok újabb módosítása vált szükségessé, így az utazási szerződésekre vonatkozó hatályos szabályanyagot a 281/2008. (XI.28.) Kormányrendelet képezi. Ezen nem változtat az a tény sem, hogy 2014. március 15-én hatályba lép az új Polgári Törvénykönyv (a továbbiakban új Ptk.),²⁰ tehát az új Ptk. csupán az utazási szerződések generálklauzuláját adja meg, míg a részletkérdéseket továbbra is az utazási szerződésekre vonatkozó 281/2008. (XI.28.) Kormányrendelet tartalmazza. Az új Ptk. csupán annyiban tér el a Ptk. szabályaitól, hogy kiemeli az utazási szerződés írásba foglalásának kötelezettségét, valamint az utazási jog másra történő engedélyezésének lehetőségét. Ez a két szabály nem minősül újításnak, hiszen a 281/2008. (XI.28.) Kormányrendelet már korábban lefektette ezeket a szabályokat, az újdonság csupán abban áll, hogy törvényi szintre került ezeknek a szabályozása. Az

¹⁸ SALAMON András: *Az utazási szerződés*, Gomédia Kiadó Rt., Budapest, 2001. 89.

¹⁹ SALAMON András: *Az utazási szerződés*, Gomédia Kiadó Rt., Budapest, 2001. 20.

²⁰ 2013. évi V. törvény az Új Polgári Törvénykönyvről, 6. könyv 254.§

utazási szerződés definíciójának meghatározása a 90/314/EGK tanácsi irányelv fogalomhasználatát még pontosabban interpretálja, de lényeges változást szintén nem hozott. Az új Ptk. rendelkezései közül kikerül az arra való utalás, hogy az utazási szerződések részletes szabályanyagát külön jogszabály tartalmazza, az a hatályos jogszabályokból következik.

A magyar és az uniós joganyagok között lényeges és alapvető eltérés a fogalomhasználatban mutatkozik, mivel az irányelv a fogyasztókat részesíti védelemben, míg a kormányrendelet az utas kifejezést használja. Az irányelv tehát egy jóval szélesebb körnek nyújt védelmet, a fogyasztók maximális védelmének megvalósítására törekszik. A magyar szabályokat érdemes részletesen megvizsgálni, majd összevetni az uniós szabályokkal.²¹

3. Az utazási szerződések hazai szabályozása

3.1. Az utazási szerződések létrehozásának folyamata

Utazási szerződéseknél az egyik fél, az utas az utazási vállalkozó segítségével és szakértelmével szeretne utazni, megszállni egy másik országban, megismerkedni más kultúrákkal, világot látni, míg az utazási iroda szolgáltatásai teljesítéséért ellenszolgáltatásként díjfizetést vár el az utastól. Ha a szerződés szerű teljesítés elmarad, akkor igénybe vehetik a jog kínálta eszközöket arra, hogy kikényszerítsék a teljesítés elmaradását, vagy érvényesítsék, megtérítsék az őket ért károkat.^{22,23} Utazási szerződés megkötése esetén tehát oly módon juthatunk el idegen tájakra, hogy egy erre szakosodott szervezet segítségét vesszük igénybe, és ez a szervezet pénzbeli ellenszolgáltatásért megszervezi számunkra az utazást, az ott tartózkodást, és a további igényelt szolgáltatásokat.²⁴

Az utazási szerződés alapján a vállalkozó utazási iroda köteles a szerződésben meghatározott utazásból, az út egyes állomásain való tartózkodásból és az ezzel összefüggő részszolgáltatásokból – így különösen szállás, étkezés – álló szolgáltatást teljesíteni, a megrendelő pedig köteles díjat fizetni. A 281/2008 kormányrendelet a

²¹ SALAMON András: *Az utazási szerződés*, Gomédia Kiadó Rt., Budapest, 2001. 20-21.

²² FÉZER Tamás (szerk.): *A kártérítési jog magyarázata*, Complex, Budapest, 2010. 307.

²³ 1959. évi IV. törvény 415.§ (2) bekezdés. Ha a vállalkozó csak a szerződésben meghatározott egyes kikötésektől eltérően tud kötelezettségének eleget tenni, a megrendelő a díj csökkentését és kárának megtérítését követelheti.

²⁴ MISKOLCZI BODNÁR Péter: *Az utazási szerződés*, Gazdaság és Jog, 1996/9. 3-9.

részszolgáltatások körét tovább bontja, és külön nevesíti az étkezést, idegenvezetést, szórakozást és kulturális programot.^{25,26}

3.1.1. A szerződés megkötése

A szerződés akkor jön létre a felek között, amikor minden lényeges, valamint a bármelyikük által lényegesnek minősített kérdésben megállapodtak. Nem kell megállapodniuk azokban a kérdésekben, amelyeket jogszabály rendez.²⁷ Amennyiben nem tudnak megegyezni a valamelyikük által lényegesnek ítélt kérdésekben, akkor nem jön létre a szerződés. Fontos ezért, hogy a felek tájékoztassák egymást minden olyan kérdéstről, amely számukra fontos, ugyanis számos jogvita kiindulópontját ezen előírások be nem tartása jelenti. A bíróság ítéletében mondta ki azt, hogy az utazási vállalkozó által alkalmazott általános szerződési feltételek csak akkor válnak az utazási szerződés részévé, ha annak átvételét az utasként szerződő fél a szerződés megkötésével egyidejűleg aláírásával elismeri.²⁸ Az utazási szerződésben azonban elég csak utalni azon információkra, amelyeket a külön tájékoztatóban az utas kézhez kapott.

Utazási szerződéseknél a kormányrendelet meghatározza azokat a tartalmi elemeket, amelyeknek kivételt nem tűrően szerepelnie kell a szerződésben. Amennyiben a kötelező tartalmi elemek nem szerepelnek az utazási szerződésben, úgy az érvénytelen, joghatás nem fűződhet hozzá. A kormányrendelet az alábbi kötelező tartalmi elemeket tartalmazza:

- az utazásszervező, továbbá – ha az utazási szerződést utazásközvetítő útján kötik – az utazásközvetítő nevét, székhelyét, telefonszámát,
- az utazásszervezőnek, továbbá – ha az utazási szerződést utazásközvetítő útján kötik – az utazásközvetítőnek (az Utevr. szerinti²⁹) nyilvántartásba vételi számát,
- az utas nevét és lakcímét, továbbá – elektronikus úton kötött utazási szerződés

²⁵ 1959. évi IV. törvény 415.§ (1) bekezdés.

²⁶ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 1.§ c) pont.

²⁷ Az utas nem köteles baleset-, betegség-, poggyászbiztosítást kötni, azonban az utazásszervező minősítheti ezt lényeges kérdésnek, így a biztosítások megkötése nélkül nem jön létre a szerződés. Az utas részéről lehet ilyen lényeges kérdés, hogy a szoba dohányzó vagy nem, hova néz a szálloda ablaka.

²⁸ BH 1995.518. A létrejött szerződésben nem közölt az utazásszervező olyan költségeket, amelyek megtérítése mellett van csak joga elállni az utasoknak. A hivatkozott feltételeket, mint általános szerződési feltételeket, pedig nem adta át az utasnak. Ennek következtében az utas által átadott – azonban az út lemondása miatt neki visszajáró – előlegből nem vonhatja le az útlemondás miatt esetlegesen keletkezett költségeit.

²⁹ 213/1996. (XII. 23.) Kormányrendelet.

esetén – elektronikus levelezési címét,³⁰

- az utas által megrendelt szolgáltatást,
- a szolgáltatás igénybevételének idejét, helyét,³¹
- a szolgáltatást nyújtó megjelölését,³²
- adott esetben a személyszállítás eszközét és a célállomást,
- a szolgáltatásnak a szervezési díjat is magában foglaló díját (a továbbiakban: a szolgáltatás díja), forintban meghatározva,
- a szolgáltatás díjában nem benne foglalt, külön felszámításra kerülő adó, illeték és egyéb kötelező terhek (így különösen az üdülőhelyi díj, horgonyzási díj, repülőtéri illeték) forintban meghatározott összegét,
- az utazási szerződés alapján fizetendő teljes díj forintban meghatározott összegét, továbbá annak megfizetése rendjét és módját, valamint a díj módosításának lehetőségére vonatkozó, megfelelő tájékoztatást,
- annak a biztosítónak vagy pénzügyintézetnek a megnevezését, amellyel az utazásszervező az előírt vagyoni biztosítékre vonatkozóan szerződést kötött,
- az arra való figyelemfelhívást, hogy az utas az utazási szerződésben vállalt szolgáltatás teljesítésével kapcsolatos kifogását³³ köteles haladéktalanul közölni az utaskísérővel vagy annak hiányában a helyszíni szolgáltatóval, valamint
- ha az utazásszervező közreműködőjének felelősségét nemzetközi egyezmény korlátozza, az erre vonatkozó tájékoztatást, a vonatkozó nemzetközi egyezményt kihirdető jogszabály megjelölésével.³⁴

Amennyiben az utas az utazásszervező vagy utazásközvetítő által köt baleset-, betegség- és poggyászbiztosítást, továbbá ha az utazásszervező az utas javára szóló biztosítást kötött, az utazásszervező vagy az utazásközvetítő kötelesek átadni az ezzel kapcsolatos

³⁰ Itt meg kell jegyeznünk, hogy az első három kötelező tartalmi elem elmaradása miatt nem lesz érvénytelen a szerződés, de az NFH eljárást indíthat az utazásszervező ellen.

³¹ A szolgáltatás igénybevételének időpontjának meghatározásánál érdemes az éjszakában történő megjelölést használni szálláshelyeknél a napokban történő meghatározás helyett. Ha ugyanis például az utazásszervező hat nap tartózkodás biztosítására vállal kötelezettséget, akkor a bíróság lesz jogosult eldönteni, hogy a vállalt szolgáltatásba beletartozik-e a napot követő éjszaka.

³² A fuvarozó légitársaságról is köteles tájékoztatni az utast az utazásszervező, különösen arról, hogy az Európában alkalmazott nyilvános feketelistán szerepel-e az adott légitársaság. Nem tilos ilyen légitársaság szolgáltatását igénybe venni, de az utasnak tudnia kell erről, különben elállhat a szerződéstől, vagy díjtalan útvonal-módosítást kérhet, kivéve, ha az utazásszervező bebizonyítja, hogy őt sem informálta e tényről a légitársaság.

³³ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 10. § (4) bekezdés.

³⁴ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 4. § (1) bekezdés.

iratokat az utasnak, így a biztosítási kötvényt, a termék szabályzatát, valamint a biztosítás igénybevételére vonatkozó bizonylatot is.³⁵

A szerződés érvényességi kelléke az írásba foglalás,³⁶ amely kötelezettség a szerződés valamennyi kikötésére kiterjed. Az írásba foglalásnak kiemelt szerepe van a felmerülő jogviták esetén. Megkönnyíti a bizonyíthatóságot, valamint a szolgáltatás minőségének megfelelése kérdésében kialakuló esetleges jogvita eldöntésénél jelentős segítséget nyújt. Előírás továbbá, hogy a szerződést papíron vagy – ha azt elektronikus dokumentumba foglalták – más tartós adathordozón az utas rendelkezésére bocsássák.³⁷

A szabályozás sajátossága, hogy a kormányrendeletben foglalt előírásoktól az utas hátrányára nem lehet eltérni. Az utas hátrányára eltérő szerződési rendelkezések semmiek, helyükbe a kormányrendelet vonatkozó rendelkezései lépnek.³⁸ A szerződések körében főszabályként alkalmazott diszpozitivitás elvét, fogyasztóvédelmi célok érvényesítése érdekében, egyoldalú kógencia váltja fel. Fontos azonban hangsúlyozni, hogy az utas hátrányára való eltérés nem teszi érvénytelenné a szerződés egészét, csupán az érvénytelen részek helyébe a kormányrendelet vonatkozó előírásai lépnek.³⁹

3.1.2. Előszerződés utazási szerződéseknél

Előszerződésről akkor beszélünk a polgári jogi jogviszonyokban, amikor a felek abban állapodnak meg, hogy egy későbbi időpontban⁴⁰ egymással szerződést fognak kötni. Ez alapján szerződéskötési kötelezettségük keletkezik a későbbi szerződés megkötésére. Ha bármelyik fél megtagadja a szerződés megkötését, a bíróság – az előszerződés szerinti tartalommal – ítéletével létrehozhatja azt. Három esetben lehet ez alól mentesülni a Polgári Törvénykönyv alapján:⁴¹

- ha bizonyítja a fél, hogy az előszerződés létrejötte után beállott körülmény folytán a szerződés teljesítésére nem képes, illetőleg

³⁵ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 4. § (2) bekezdés.

³⁶ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 3. § (1) bekezdés.

³⁷ CSÉCSY- FÉZER- HAJNAL- KÁROLYI- PETKÓ- TÖRŐ: *A gazdasági szféra ügyletei*, Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 2009. 146.

³⁸ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 2. §.

³⁹ CSÉCSY- FÉZER- HAJNAL- KÁROLYI- PETKÓ- TÖRŐ: *A gazdasági szféra ügyletei*, Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 2009. 147.

⁴⁰ A későbbi időpontnak határozottnak kell lennie, azonban nem feltétlenül dátum szerinti megjelölést. TÖRÖK Éva: *Az előszerződés jogintézménye a bíróságok joggyakorlatában*, In: RAB Virág – SCHWARCZWÖLDER Ádám – VARGA Mónika (szerk.): *7. Országos Interdiszciplináris Grastyán konferencia előadásai*, Pécsi Tudományegyetem Grastyán Endre Szakkollégium, Pécs, 2009. 393.

⁴¹ 1959. évi IV. törvény 208.§ (5) bekezdés.

- a szerződés megkötése nemzetgazdasági érdeket sértene, vagy
- ha e körülmény alapján a szerződés megkötése után elállásnak vagy felmondásnak lenne helye.

A turizmusban gyakran alkalmazzák az előszerződést, azonban sokszor anélkül, hogy a felek tudatában lennének annak, hogy mit alkalmaznak, és milyen jogkövetkezményei vannak e jogintézménynek.

Az előszerződést a szerződésre irányadó formában kell megkötni, s az ugyanazokat a feltételeket tartalmazza, mint a szerződés. Utazási szerződés esetén így ezt is írásban kell foglalni.

Utazási szerződések esetében nem rendelkezik a jogszabály arról, hogy mikor jön létre a felek között a szerződés, ezt az utazásszervező üzletszabályzatában vagy általános szerződési feltételeiben meghatározhatja. Amennyiben nem él e jogával, úgy csak akkor jön létre érvényesen az utazási szerződés a felek között, ha mind a jogszabályi, mind a felek által meghatározott feltételek megvalósulnak, míg ha csak részben teljesülnek e feltételek, akkor előszerződés jön létre a felek között.⁴²

Az alábbi esetben⁴³ a bíróságnak arról kellett döntenie, hogy megvalósult-e valamennyi jogszabályi feltétel, és létrejött-e egy érvényes szerződés a felek között, vagy csupán előszerződés kötöttek egymással a felek, és az arra vonatkozó jogkövetkezményeket kell alkalmazni. Egy házaspár egy pénteki napon kiválasztott és megrendelt egy utat. Az előlegként kért összegnek csak egy részét tudták befizetni, mert nem volt náluk elegendő készpénz a teljes előleg megfizetésére. Megállapodtak az utazási irodával, hogy a fennmaradó összeget később fogják megfizetni. Hétfvégén azonban a gyermekük súlyosan megbetegedett, aminek következtében az út lemondására kényszerültek. Az út lemondása miatt kérték az utazási irodát, fizesse vissza az előlegként átadott összeget, azonban az iroda nem volt hajlandó visszatéríteni az összeget. Álláspontja alapján az utazási szerződés létrejött közöttük, hiszen az utazási feltételeik szerint akkor jön létre egy utazási szerződés, amikor az utas megrendeli az utat, azt nyilvántartásba veszik, és megfizetésre kerül a 40%-os előleg.

A bíróság a fenti tényállás alapján arra a következtetésre jutott, hogy nem utazási szerződés, csak előszerződés jött létre a felek között, mivel nem teljesült az a feltétel, hogy az utas a részvételi díj 40%-át előlegként megfizette. Az előszerződés megkötése

⁴² SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/> (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

⁴³ 5.P.51623/1998. PKKB.

után pedig olyan lényeges körülményváltozás állott be az utasok helyzetében – gyermekük súlyos betegsége –, aminek következtében mentesülnek szerződéskötési kötelezettségük alól. Elállásukat a bíróság ezért megalapozottnak találta, és kötelezte az utazási irodát az átvett pénzösszeg visszafizetésére.

3.1.3. Ajánlat a szerződés megkötésére

A szerződés megkötését megelőzi egy felhívás a szerződéskötésre, amit ajánlatnak nevezünk. Az ajánlattevőt köti ajánlata, nem változtathatja meg az abban szereplő adatokat, kivéve, ha a változtatás jogát már az ajánlattétel pillanatában kikötötte. Meghatározhatja azt az időtartamot, hogy meddig maradjon kötve ajánlatához.⁴⁴ Az ajánlatnak tartalmaznia kell azon adatokat, melyet a szerződésnek is tartalmaznia kell, és alkalmasnak kell lennie arra, hogy a címzett eldönthesse, hogy elfogadja-e az abban foglaltakat, ami szerződéskötésnek minősül.

Létezik szimpla figyelemfelhívás, amit ajánlkozásnak is nevezhetünk, és nem fűződnek hozzá jogkövetkezmények, mivel nem tartalmaz olyan adatokat, ami a szerződés megkötéséhez szükséges. Az ajánlkozásra példa, ha csak annyit tüntet fel az utazási iroda – minden további konkrét adat, így az ár feltüntetése nélkül – szórólapján, hogy „Legyen vendégünk egy romantikus, hosszú hétvégére az Kastélyszállóban”.⁴⁵ Ez nem minősül ajánlatnak, és az utazási iroda nincs kötve az abban foglaltakhoz.

Utazási szerződések esetén a kormányrendelet maga határozza meg, hogy mire kell kiterjednie az ajánlatnak, ezt a programfüzet foglalja magában. Az utazásszervezői prospektusnak a következő adatokat kell tartalmaznia⁴⁶:

- az utazásszervező nevét, székhelyét, telefonszámát,
- az úticélt, az útvonalat (úttervet) és a jelentősebb tartózkodási helyeket,
- a szálláshely helyét, típusát a főbb jellemzőinek meghatározásával, a szálláshely szerinti ország szabályainak megfelelő komfortfokozatát; ha a szálláshely szerinti ország komfortfokozatra vonatkozó szabályai eltérnek a hazaitól, az erre vonatkozó figyelemfelhívást, valamint - ha beazonosítható - a komfortfokozat hazai besorolás szerinti megfelelőjét,

⁴⁴ 1959. évi IV. törvény 211.§

⁴⁵ SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 22. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

⁴⁶ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 13.§.

- a részvételi díj forintban meghatározott összegét és azt, hogy ez mely részszolgáltatásokra nyújt fedezetet,
- a részvételi díjban nem benne foglalt, külön felszámításra kerülő adó, illeték és egyéb kötelező terhek (így különösen az üdülőhelyi díj, horgonyzási díj, repülőtéri illeték) forintban meghatározott összegét, és az ezek változásának lehetőségére vonatkozó figyelemfelhívást,
- a befizetendő előleget és az utazási szerződés alapján fizetendő teljes díj fennmaradó része megfizetésének rendjét,
- a szállítóeszköz(öke)t, annak jellemzőit és kategóriáját,
- az étkezésekre vonatkozó tájékoztatást (étkezési rendet),
- azt a legalacsonyabb létszámot, amely az utazás elindításának feltétele, továbbá azt a határidőt, ameddig az utazásszervező az utazásnak a legalacsonyabb létszám el nem érése okán történő elmaradásáról az utast értesíteni köteles,
- az utazással érintett országok útiokmány- és vízumelőírásait, ideértve a beutazásra előírt egyéb különleges előírásokat, továbbá
- az utazással összefüggő egészségügyi előírásokat.

Az utazási irodának célszerű már a programfüzetben feltüntetni azt, hogy az ajánlattal kapcsolatban a változtatás jogát fenntartja. Ennek elmaradása esetén, ajánlatától két esetben térhet el: ha a változtatás jogát az utazási szerződésben az utassal történt kifejezett megállapodás alapján kikötötte, vagy ha ezt a jogát kifejezetten fenntartotta, és a változásokat az utazási szerződés megkötése előtt az utassal igazolható módon közölte.⁴⁷ Utóbbi kötelezettség azt jelenti, hogy a módosításról írásban tájékoztatja az utast, a szerződés megkötése előtt.

Ha az utazásszervező nem bocsátja programfüzetét az utas rendelkezésére, az utazásszervezőnek, illetve az utazásközvetítőnek írásban kell rögzíteni a tájékoztatás megtörténtét, és ezt az utasnak aláírásával is igazolnia kell. Amennyiben ez a tájékoztatás elmarad vagy a programfüzet tartalma tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatot valósít meg, a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság jogosult eljárni a Fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény rendelkezései alapján.⁴⁸

Az utazási vállalkozónak figyelmesen kell eljárnia az ajánlat szövegének megfogalmazásakor, ezzel megelőzhetővé válik számos jogvita. Az ajánlatban feltüntetett meghatározások, jelzők, beillesztett képek, bemutatott filmek az ajánlat

⁴⁷ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 13.§ (2) bekezdés.

⁴⁸ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 16.§.

elválaszthatatlan részévé válnak. Ha a szolgáltatás konkrét tulajdonságaira utaló, azzal közvetlenül kapcsolatba hozható kijelentés, fotó, film, leírás jelenik meg a nyilvánosság előtt, azokat a szolgáltató köteles teljesíteni, amennyiben pedig erre nem kerül sor, úgy a hibás teljesítés miatt felelősségre vonható, és díjsökkentésre, kártérítés megfizetésére kötelezhetik. A szerződés teljesítése ugyanis akkor lesz szerződésszerű, ha a szolgáltatás konkrét tulajdonságaira vonatkozó nyilvános kijelentések is maradéktalanul teljesülnek. Az alábbi jogesetektől látható az, hogy milyen szigorúan értékeli a bíróság az utazási vállalkozó ajánlatában foglaltakat.

Az egyik utazási iroda ajánlatában az „utazzon velünk, itt mindig süt a nap” szlogen volt olvasható. A fogyasztó egyhetes tartózkodása alatt három napig felhős volt az ég. A bíróság ítéletében kimondta, hogy a szlogen alkalmas a fogyasztói döntések befolyásolására, mert az a szolgáltatás konkrét tulajdonságára utaló nyilvános kijelentés volt. A bíróság így megállapította a hibás teljesítést.⁴⁹

Egy utazási vállalkozó brazil körutazását egy, a Rio de Janeiro látványosságának számító Krisztus-szoborról napsütésben készült, panorámás képpel reklámozta.⁵⁰ Az utasok azonban a napokig tartó sűrű köd miatt sem a szobrot, sem a panorámát nem látták. A fotó a bíróság értelmezése alapján az ajánlat részét képezte, így az utas joggal várta el, hogy a valóságban is ezt az élményt kapja vissza. Az utas hibás teljesítés miatti kártérítési keresete így megalapozott volt.

Az utazási vállalkozó ajánlata szerint a strand a szállodától 5 perces sétára van. Az idős utasoknak fél óráig tartott az út a strandra, ezért hibás teljesítés címén keresetet nyújtottak be a bírósághoz. A bíróság megállapította, hogy az ajánlat félrevezető volt, nem szólt ugyanis arról, hogy milyen sebesség mellett 5 perc séta a part.⁵¹

Mindezek alapján levonható az a következtetés, hogy az utazási vállalkozók felelőssége bár szubjektív – felróhatóságtól független – felelősségi forma, azonban a szerződések megkötése és a későbbi jogviták során a bizonyítás érdekében pontosan, szakszerűen kell tájékoztatni az utasokat, és a prospektusokban fotók helyett inkább illusztrációt célszerű használni, és célszerű a szubjektív tartalmú kifejezések alkalmazása helyett objektív kifejezésekkel jellemezni a szolgáltatásokat.⁵²

⁴⁹ 17.P.50039/2002. PKKB.

⁵⁰ SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 24. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

⁵¹ 17.P.51387/2003. PKKB.

⁵² Célszerű tehát „a tengerpart csupán öt perc” helyett a tengerpart távolságának megjelölésére az 50 métert használni, vagy mondjuk a bőséges menü helyett a kétfogásos menü elnevezést alkalmazni, stb.

Véleményem szerint ezzel nem azt kívánja elérni a jogalkotó, hogy az utazási irodákat terhelő felelősséget objektivizálja. Teljesen érhető, és védhető ez az álláspont, hiszen az információs aszimmetria következtében az utazási vállalkozó rendelkezik csak a szükséges helyismerettel, hiszen neki ez a szakterülete, míg az utas nem rendelkezik ilyen információkkal, és azért köt profi szakemberrel szerződést, hogy ne is kelljen utánanéznie a prospektusban foglalt állításoknak.

3.1.4. Általános szerződési feltételek

A felek egybehangzó és joghatás kiváltására alkalmas akaratnyilvánításának megtestesülése a szerződés, amely már a római jogban létező és alapvető fontosságú jogintézmény volt. A szerződés a felek között kötelező erővel bír; néhány kivételt képező esettől⁵³ eltekintve a felek közötti jogviszony a szerződésben foglaltak maradéktalan teljesülése, teljesítése esetén szűnik csak meg. Kontinentális jogunkban a XVIII-XIX. századtól a szerződések szabályanyagát két alapvető elv határozza meg: a szerződési szabadság és a szerződő felek egyenjogúsága. A XIX. század vége, XX. század eleje azonban új kihívások elé állította mind a jogalkotókat, jogalkalmazókat, mind a fogyasztókat és a gazdasági szereplőket. A tömegtermelés megjelenésével, a piaci folyamatok felgyorsulásának következtében nehézkessé és lassúvá vált a szerződések minden egyes fogyasztóval külön-külön történő megtárgyalása és megkötése. A gazdasági szereplők időtakarékosági és haszonmaximalizálási okokból elkezdtek előre rögzített feltételeket tartalmazó szerződési mintákat, úgynevezett blankettákat alkalmazni szerződéses viszonyaikban. A probléma forrását az jelentette, hogy a fogyasztók kiszolgáltatott helyzetbe kerültek, mivel a gazdasági szereplők – sokszor erőfölényes helyzetüket kihasználva – olyan szerződési feltételeket is alkalmaztak, melyek hátrányosak voltak a fogyasztók számára. A mai értelemben vett fogyasztóvédelem intézményéről azonban még nem beszélhettünk ezekben az időkben, így a fogyasztóknak két választásuk maradt: vagy megkötik a szerződést, mert a megvásárolni kívánt szolgáltatásra vagy áruira mindenképpen szükségük van, vagy elállnak szerződéskötési szándékuktól, és nem kötik meg a szerződést.

⁵³ A *clausula rebus sic stantibus* elv (Ptk. 241. §) elv lehetőséget teremt a feleknek – a körülmények bíróság általi mérlegelésével és megítélésével – a kötelemtől való szabadulásra akkor, ha a felek tartós jogviszonyában olyan lényeges körülményváltozás történt a szerződés megkötését követően, mely valamely fél lényeges és jogos érdekét sérti.

A Ptk.-ban először 1977-ben rögzítették az általános szerződési feltételekre vonatkozó szabályokat,⁵⁴ azonban a szabályozás akkor még nélkülözte a lényeges fogalmi elemek pontos meghatározását.⁵⁵ A jelenleg hatályos szabályokat egy 1997-es módosítás iktatta be a Ptk.-ba. Általános szerződési feltételnek minősül ez alapján az a szerződési feltétel, amelyet az egyik fél több szerződés megkötése céljából egyoldalúan, a másik fél közreműködése nélkül előre meghatároz, és amelyet a felek egyedileg nem tárgyaltak meg.⁵⁶ Az általános szerződési feltétel azonban csak akkor válik a szerződés részévé, ha azt a felek a szerződés megkötése előtt egyedileg megtárgyalták, vagyis a szerződési feltételt alkalmazó félnek igazolnia kell, hogy lehetővé tette a másik fél számára, hogy megismerje az ő közreműködése nélkül elkészült szerződési feltételeket, majd azokat kifejezetten vagy ráutaló magatartással elfogadja. Abban az esetben, ha a blanketta-szerződést alkalmazni kívánó fél az általános szerződési feltételei között olyan feltételt támaszt, amely eltér a szerződési gyakorlatban szokásosan használt feltételektől, vagy a szerződésre vonatkozó feltételektől, illetve a felek között korábban alkalmazott kikötéstől, akkor erre a tényre külön fel kell hívnia a másik fél figyelmét. Ezeket a szerződési feltételeket pedig külön is el kell fogadnia a másik félnek.

Lényegtelen azonban, hogy az utazási szerződésben foglalt általános szerződési feltételek nem térnek el az utazási iroda által általában alkalmazott szerződési feltételektől, kizárólag akkor válnak a szerződés részévé, ha az utas a szerződés megkötésekor aláírásával külön elfogadja őket.⁵⁷

3.1.5. Tisztességtelen szerződési feltételek

Az általános szerződési feltételt, illetve a fogyasztói szerződésben alkalmazott és egyedileg meg nem tárgyalt feltételt tisztességtelennek tekintjük, ha a jóhiszeműség és tisztesség követelményét megsértve, egyoldalúan és indokolatlanul hátrányosan állapítja meg a szerződési feltételt alkalmazó féllel szerződő másik fél jogait és kötelezettségeit. A szabály könnyebb értelmezése érdekében a jogalkalmazók, valamint a fogyasztók és a gazdasági szereplők számára az Európai Unió 93/13/EGK tanácsi irányelve meghatározza, hogy mi minősül ellenbizonyítást nem tűrően tisztességtelen szerződési

⁵⁴ 1977. évi IV. törvény a Magyar Népköztársaság Polgári Törvénykönyvéről szóló 1959. évi IV. törvény módosításáról és egységes szövegéről.

⁵⁵ A szabályok értelmezésében a Legfelsőbb Bíróság Gazdasági Kollégiumának 37. sz. kollégiumi állásfoglalása adott a jogalkalmazók és a jogkeresők számára segítséget.

⁵⁶ 1959. évi IV. törvény 205/A. §.

⁵⁷ BH 1995.518.

feltételnek (fekete lista), illetve vélelmezetten tisztességtelen feltételnek (szürke lista, amelyen szereplő feltételeket az ellenbizonyításig tisztességtelennek kell tekinteni). Az uniós irányelv alapján négy körülményt kell vizsgálni ahhoz, hogy egy szerződési feltételt tisztességtelennek lehessen minősíteni. Az első feltétel, hogy a szerződés létrehozásának folyamata során a felek együttesen közreműködtek-e vagy sem. A második lépcsőben vizsgálandó, hogy a kikötés ellentétes-e a jóhiszeműség követelményével. Nem utolsó sorban vizsgálni kell, hogy a szerződésben a felek számára előírt jogok és kötelezettségek megállapításánál sérelmet szenvedett-e valamelyik fél. Végül a vizsgálat tárgyát kell, hogy képezze a felek jogai és kötelezettségei közötti jelentős aránytalanság is.⁵⁸ Az Európai Unió irányelvnek való megfelelés érdekében fogadták el hazánkban a 18/1999. (II. 5.) Kormányrendeletet a fogyasztóval kötött szerződésben tisztességtelennek minősülő feltételekről.

A kormányrendelet az 1. §-ában példálózó jelleggel felsorolja azokat a feltételeket, amelyek ellenbizonyítást nem tűrően tisztességtelenek. A feltételek felsorolása exemplifikatív, a kormányrendelet nyitva hagyta az utat a bíróságok számára a jogfejlesztő értelmezésre, hiszen az állandóan változó körülmények között nehezen lehetne meghatározni minden olyan magatartást, feltételt, amely kikötésének körülményeitől függetlenül tisztességtelen lenne.

A kormányrendelet értelmében tilosnak minősül az a kikötés, mely a fogyasztóval szerződő felet egyoldalúan feljogosítja a felek közötti szerződés feltételeinek értelmezésére vagy a fogyasztóval szerződő felet jogosítja fel arra, hogy megítélje, teljesítése szerződésszerű volt-e. A jóhiszeműség és tisztesség elvével ellentétes az a szerződési feltétel is, mely alapján a fogyasztó akkor is köteles teljesíteni a szerződés szerinti ellenszolgáltatását, ha a vele szerződő fél nem teljesíti a saját szolgáltatását, vagy a fogyasztóval szerződő fél számára bármikor lehetővé teszi a szerződéstől történő egyoldalú elállást, míg ugyanezt a jogot a fogyasztó nem gyakorolhatja. A kormányrendelet még további hat olyan szerződési feltételt sorakoztat fel, amelyek olyan mértékben egyoldalúan és indokolatlanul hátrányosan állapítják meg a fogyasztót megillető jogokat és az őt terhelő kötelezettségeket, hogy azok minden egyéb körülmény fennállása nélkül megalapozzák az adott feltétel tisztességtelenségét.

⁵⁸ KERTÉSZ Ágnes – WALLACHER Lajos: *A fogyasztóval kötött szerződésben tisztességtelennek minősülő kikötésekről szóló 18/1999. (II. 5.) Kormányrendelet és a Polgári Törvénykönyv vonatkozó szabályai*, In: BÁRTFAI – CSEKE – KERTÉSZ – NÉMETH – WALLACHER: *Szerződési jog- fogyasztóvédelem*, HVG-Orac, Budapest, 2000. 53.

Amennyiben a fogyasztóval szerződő fél szerződésszegést követ el, akkor a fogyasztó jogosan követelheti – a szerződésszegés objektív jogkövetkezményein túl – vagyoni és nem vagyoni kárának megtérítését. Az új Ptk. megszünteti a nem vagyoni kártérítés intézményét, és a személyiségi jogok megsértésének szankciójaként a sérelemdíjat vezet be. A sérelemdíj már nem feltételezi a személyiségi jog megsértésével összefüggésben bekövetkező hátrány létét, illetve bizonyítását.⁵⁹ Ezért egyértelműen, ellenbizonyítást nem tűrően tisztességtelen az a szerződési feltétel, mely kizárja a fogyasztónak ezt a jogát.⁶⁰

A kormányrendelet 2. §-ában felsorolásszerűen tartalmaz olyan szerződési feltételeket, amelyeket az ellenkező bizonyításáig tisztességtelennek kell tekinteni. Ezeknél a feltételeknél bár valószínű, hogy alkalmazójuk tisztességtelen módon használta azokat, azonban lehetséges annak bizonyítása, hogy megfelelő indokkal kerültek alkalmazásra. A szürke listán szerepelnek példának okáért olyan feltételek, melyek túlzottan rövid időt szabnak arra, hogy a fogyasztó megtegyen vagy elmulasszon bizonyos nyilatkozatok megtételét, vagy a fogyasztótól megkövetelt nyilatkozattal szemben ésszerűtlen alaki követelményeket támaszt. Ellenbizonyításig tisztességtelen az a kikötés is, amely lehetővé teszi a fogyasztóval szerződő félnek, hogy a szerződést egyoldalúan, a szerződésben meghatározott alapos ok nélkül módosítsa, különösen, hogy a szerződésben megállapított pénzbeli ellenszolgáltatás mértékét megemelje, illetve a szerződés olyan egyoldalú módosítását, amely a szerződésben meghatározott alapos okkal történő módosításnak minősül ugyan, azonban a fogyasztó nem jogosult a szerződéstől azonnali hatállyal elállni vagy felmondani azt. Utóbbira példa utazási szerződések esetén, ha az utazási iroda az utazást megelőzően az utazási szerződésekre vonatkozó szabályoknak megfelelően, de az ott meghatározott maximum mértéket⁶¹ túllépve, megemeli az utazás részvételi díját. Ilyenkor az utas elállhat a szerződéstől – mely elállás indokolt és jogszerű –, így nem lehet a fogyasztó e jogát korlátozni⁶² vagy kizárni.

⁵⁹ 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (új Ptk.), 2:52. §.

⁶⁰ FÉZER Tamás: *Felelősség a személyhez fűződő jogok megsértéséért – sérelemdíj (nem vagyoni kártérítés)*, In: FÉZER Tamás (szerk.): *A kártérítési jog magyarázata*, Complex Kiadó, Budapest, 2010. 307.

⁶¹ A díjmelés mértéke legfeljebb a részvételi díj 8 %-a lehet a 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet által meghatározott három olyan esetben, amikor a körülmények változásának hatására az utazási iroda vagy utazásszervező költségei megnövekednek. Alapos okra hivatkozással is csak az utazás megkezdése előtti 20. napig lehetséges a díjmelés.

⁶² Nem köthető ebben az esetben a fogyasztó elállási jogának gyakorlása akkor sem bánatpénzhez, ha az utas az út megkezdése előtt 59 nappal vagy később áll el a szerződéstől.

Sajnálatos módon gyakori az utazási szerződésekre vonatkozó általános szerződési feltételek között az a kikötés, mely kizárja vagy korlátozza a fogyasztó jogszabályon alapuló jogait a fogyasztóval szerződő fél szerződésszegése esetén. Ilyennek minősül, amikor a szerződő fél megszabja azt, hogy csak és kizárólag együttesen, tárgyalással próbálhatják meg a felek rendezni jogvitájukat, annak megoldása végett nem fordulhat a fogyasztó sem a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatósághoz, sem a Békéltető Testülethez, sem bírósághoz.

Ugyancsak visszatérően előfordul az az eset, hogy a fogyasztó jogszerűen gyakorolható ellátási jogát túlzott mértékű bánatpénz kifizetéséhez kötik, holott az utazási szerződésről rendelkező kormányrendelet meghatározza a bánatpénz minimum és maximum mértékét.

A kormányrendelet összesen tíz, a fent említetteken túl további öt olyan feltételt tartalmaz felsorolásszerűen, melyek esetében helye lehet a szerződést diktáló fél védekezésének.

Speciális kiegészítő szabály az, hogy önmagában az a tény megalapozza egy általános szerződési feltétel tisztességtelenségét, ha a feltétel nem világos vagy nem érthető.⁶³ Azonban abban az esetben sem feltétlenül tisztességtelen egy általános szerződési feltétel, ha az a kormányrendelet 1. §-ában, vagyis a „fekete listán” szerepel. Léteznek kivételek a főszabály alól. Az egyik kivételt képezi, hogy amennyiben a szerződésben egyértelműen, a felek számára érthető módon került meghatározásra a szolgáltatás és az ellenszolgáltatás aránya, akkor a gazdasági viszonyok állami befolyástól mentes alakulása érdekében nem avatkozhat be a bíróság. Egy másik kivételt jelent, ha a jogszabályi előírásoknak megfelel az adott szerződési kikötés. Erre példaként hozható a kormányrendelet 1. § f) pontjában meghatározott feltétel, mely szerint nem lehet kizárni vagy korlátozni a fogyasztót megillető azt a jogot, hogy beszámítással szüntesse meg a másik fél felé fennálló tartozását. Azonban a Ptk. kimondja azt is, hogy nincs helye beszámításnak akkor, ha a szerződésben kikötött szolgáltatást meghatározott célra kell fordítani.⁶⁴

⁶³ OSZTOVITS András: *Általános szerződési feltételek a fogyasztói szerződésekben, a tisztességtelen szerződési feltételek megítélése*, In: SZIKORA Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, a Fogyasztóvédők Magyarországi Egyesületének (FOME) kiadványa, Debrecen, 2010. 53-70.

⁶⁴ 1959. évi IV. törvény 297. § (1) bekezdés.

3.1.6. Szerződést biztosító mellékkötelezettségek

A szerződések abban az esetben érik el céljukat, ha azt a felek a jogszabályokban és a szerződésben foglaltaknak megfelelően, mennyiségben és minőségben hibátlanul teljesítik.⁶⁵ A Polgári Törvénykönyv általában lehetőséget ad a feleknek, hogy szerződésük jogszerű teljesítésének kikényszerítése érdekében, a szerződésben foglaltak bekövetkeztének biztosítására mellékkötelezettségként szerződési biztosítékok kikötésében állapodjanak meg.

A szerződési biztosítékoknak két alapvető típusát különböztetjük meg. Egyrészt léteznek teljesítési készséget fokozó biztosítékok, amelyek anyagi hátrányt helyeznek kilátásba azon fél számára, aki nem vagy nem megfelelően teljesíti a szerződést. Teljesítési készséget fokozó biztosítékok a foglaló, a kötbér, a jogvesztés kikötése, valamint a tartozáselismerés. A szerződési biztosítékok másik csoportját a teljesítési képességet fokozó biztosítékok képezik, amelyek által töltik be biztosítéki szerepüket, hogy meghatározott vagyoni fedezetet jelentenek a jogosult fél számára. Ilyen biztosítékok az óvadék, a zálog, az engedmény, a fedezetlekötés és annak banki igazolása, a bankgarancia és a kezesség.

Utazási szerződéseknél a jogszabályok azonban nem teszik lehetővé ezeknek a szerződési mellékkötelezettségeknek az érvényes kikötését. Ha a felek valamelyike mégis szerződési biztosítékot köt ki a szerződésben, az tisztességtelen szerződési feltételnek minősül, és az érvénytelenség jogkövetkezményét vonja maga után.

Az utazási szerződés szabályai között azonban a szerződési biztosítékok kikötésére vonatkozó tilalom ellenére, vagy pontosan az okból, szükséges bővebben kifejteni néhány, a téma szempontjából releváns szerződési biztosítékot. Ezek a szerződési biztosítékok gyakran előfordulnak a határozott tilalom ellenére az utazási vállalkozók általános szerződési feltételei között, úgy, mint például a foglaló, a kötbér és az óvadék.

A foglalóval rokon jogintézménynek tekintjük az előleg intézményét. Az előleg az utazási szerződéseknél komoly jelentőséggel bír, hiszen nem minősül szerződési biztosítéknak, így a 90/314/EGK irányelv és az utazási szerződésről szóló 281/2008. (XII. 28.) kormányrendelet is engedi és elismeri használatának jogszerűségét. Ebből következően az egyes szerződési biztosítékok kifejtését követően az előleg szabályainak ismertetésére is szükség van.

⁶⁵ CSÉCSY Andrea: *A szerződések hibás teljesítése*, In: JOÓ Imre – MORVAI Gábor (szerk.): *Fogyasztóvédelmi ismeretek*, FOME, Debrecen, 2010. 117.

3.1.6.1. Foglaló

A szerződés megkötésekor a kötelezettségvállalás jeléül foglalót lehet átadni. Szerepe kettős, egyrészt kikényszeríteni hivatott a felek teljesítését, másrészt szankcionálja a teljesítés elmaradását. Ha a szerződés megghiúsulása a foglalót adó félnek róható fel, elveszíti a foglalóját, míg ha a foglalót kapó fél felróható magatartása miatt nem teljesül a szerződés, a kapott foglaló dupláját köteles visszafizetni.⁶⁶ Ha a szerződést teljesítik, a foglaló összegét, mintegy előlegként kell kezelni, és le kell vonni azt a szolgáltatás díjából.

Utazási szerződéseknél nem alkalmazható a foglaló jogintézménye. Azonban, ha a felek között létrejött szerződés éjszakai szálláshely igénybevételére vonatkozó szálláshelyszerződés, jogszerűen köthető ki foglaló.⁶⁷

Az átadott vagy kikötött foglalót csak akkor lehet jogilag, annak minden jogkövetkezményével együtt foglalónak tekinteni, ha ez a rendeltetése a szerződésből egyértelműen kitűnik, és a szerződés megkötésekor átadásra is kerül. Ha kétség merül fel abban a tekintetben, hogy valóban foglalónak szánták-e a felek az összeget, akkor azt a bíróság előlegként fogja értékelni, elbírálni.⁶⁸ A foglaló, mint szerződési biztosíték járulékos természetű. Amennyiben az alapügylet érvénytelen, a foglaló visszajár. A foglaló rendhagyó kárátalány jelleget hordoz magában.

Utazási szerződések esetén nem lehet foglalót kikötni, csupán külön szálláshelyszerződés esetén van lehetősége a feleknek szabadon megállapodni annak kikötésében és összegében. Legfeljebb ha összege túlzott, a bíróság mérsékli azt. A 30-35% mértékű foglalót még nem tartja a bírói gyakorlat túlzottnak.

3.1.6.2. Óvadék

Az óvadék pénz vagy értékpapír, pénzügyi eszköz, amely a követelés biztosítására szolgál, ami bármelyik félnél vagy harmadik személynél elhelyezhető.⁶⁹ Az óvadék lényege, hogy ha a kötelezett nem teljesít szerződészerűen, akkor a jogosult az óvadék

⁶⁶ 1959. évi IV. törvény 243-245. §§.

⁶⁷ FÉZER Tamás: *Utazási és utazásközvetítői szerződések, légi utasok jogai*, In: JOÓ Imre- MORVAI Gábor (szerk.): *Fogyasztóvédelmi ismeretek*, FOME, Debrecen, 2010. 174.

⁶⁸ BÍRÓ György: *Kötelmi jog*, Novotni Kiadó, Miskolc, 2006. 473-475.

⁶⁹ Lényeges itt is, hogy az óvadék átadásra kerüljön, mert ha nem adták át, a zálogjog szabályait kell alkalmazni.

összegéből, bírósági eljárás nélkül, kártalaníthatja magát. A megmaradó különbözetet vissza kell adni.⁷⁰

Utazási szerződésnél óvadék kikötése is tilos, azt nem lehet alkalmazni. Amennyiben alkalmazására mégis sor kerül, azt úgy kell tekinteni, mintha nem írott lenne, ki sem kötötték volna.

3.1.6.3. Kötbér

A kötbér a szerződés nem teljesítése vagy nem szerződésszerű teljesítése esetére kikötött pénzösszeg. Érvényesen csak írásban lehet kikötni. Kamat nem jár utána. Szubjektív szankció, felróható nem teljesítés vagy nem szerződésszerű teljesítés esetén jár. A túlzott mértékű kötbért a bíróság mérsékelheti.⁷¹

Utazási szerződés esetén kötbér sem köthető ki, szálláshelyszerződés esetén azonban alkalmazható. Amennyiben az utas utazási vállalkozó közreműködésével foglal le egy szobát, azonban kizárólag éjszakai szállást kíván igénybe venni, nem kér ahhoz más ellátást, így reggelit, wellness-használatot, egyéb programot, úgy egy szálláshelyszerződés jön létre, és érvényesen kiköthető a kötbér, mint szerződési biztosíték.

3.1.6.4. Előleg

Az előleg nem tartozik a szerződést biztosító mellékkötelezettségek közé, azonban érdemes itt vizsgálni annak természetét, hiszen az utazási szerződéseknél gyakran alkalmazott jogintézményről van szó. Előleg az utazási szerződésről szóló kormányrendelet alapján kiköthető, bár meg van határozva annak maximuma. Az előleg a szerződés ellenértékének első részlete. Joghatás nem fűződik hozzá, így akkor is visszajár, ha nem jön létre az ügylet, mindegy melyik fél hibájából hiúsult az meg. Utazási szerződésnél a szerződés megkötésekor előleg címén az utastól az utazás teljes részvételi díjának legfeljebb 40%-a követelhető. E szabály alól annyiban van helye kivételnek, hogy ha a külföldi közreműködővel kötött szerződés ennél szigorúbb előlegfizetési szabályokat tartalmaz, akkor ezeket az utazási vállalkozó az utassal szemben is érvényesítheti. A díj teljes összegének megfizetését az utazás megkezdése

⁷⁰ 1959. évi IV. törvény 270.-271./A. §§.

⁷¹ 1959. évi IV. törvény 246.-247. §§.

előtt 30 nappal igényelheti legkorábban az utazási vállalkozó. A külföldi közreműködővel kötött eltérő tartalmú szerződés ebben az esetben is kivételt jelent a főszabály alól.^{72,73}

Amennyiben az utas megfizeti az előleget, majd eláll a szerződéstől, jogvita támadhat a felek között, hogy létrejött-e érvényesen az utazási szerződés, és visszajár-e az előleg vagy nem. Ilyenkor a bíróságok azt vizsgálják, hogy az utazási vállalkozó szerződési feltételeiben foglalt valamennyi kikötés teljesült-e, például az előleg teljes összege megfizetésre került-e. Ha az utas még nem fizette be a részvételi díj 40%-át képező előleget, csak annál kevesebb összeget adott át előleg címén, akkor nem szerződés, csak előszerződés jött létre a felek között, és az utas eredményesen hivatkozhat a *clausula rebus sic stantibus* kifogására.⁷⁴

3.1.6.5. Jogkövetkezmények

A tisztességtelen általános szerződési feltétel alkalmazása azt a jogkövetkezményt vonja maga után, hogy érvénytelen lesz az adott feltétel. A jogkövetkezmények között az érvénytelenség mindkét formája megtalálható. Amennyiben fogyasztói szerződés tartalmaz tisztességtelen általános szerződési feltételt vagy egyedileg meg nem tárgyalt tisztességtelen szerződési kikötést, akkor nem megtámadhatóság, hanem relatív semmisség⁷⁵ lesz a szerződést kötő fél magatartásának jogkövetkezménye.⁷⁶ Ha azonban nem fogyasztói szerződésről van szó, akkor a tisztességtelen szerződési kikötést tartalmazó általános szerződési feltételt a sérelmet szenvedett fél megtámadhatja. Az érvénytelenség két formája közötti különbség, hogy míg semmisségre bárki határidő nélkül hivatkozhat, addig a szerződés megtámadására meghatározott idő áll a sérelmet szenvedett fél rendelkezésére. Megtámadási okra egy éven belül lehet hivatkozni. A határidőt a tisztességtelen szerződési feltétel ellenére teljesítő sérelmet szenvedett fél teljesítésétől, részletekben történő teljesítés esetén az első teljesítéstől, míg ha kényszerhelyzetben volt a sérelmet szenvedett fél, akkor ennek megszűnésétől számítjuk.

⁷² 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 5. §.

⁷³ FÉZER Tamás: *Utazási szerződés*, In: CSÉCSY – FÉZER – HAJNAL – KÁROLYI – PETKÓ – TÖRŐ: *A gazdasági szféra ügyletei*, Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 2009. 146.

⁷⁴ 5.P.51623/1998. PKKB.

⁷⁵ Az érvénytelenség semmisségi alakjának alkalmazását a tisztességtelen általános szerződési feltételek témakörében a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény, valamint az egyes törvények fogyasztóvédelemmel összefüggő jogharmonizációs módosításáról szóló 2006. évi III. törvény vezette be.

⁷⁶ 1959. évi IV. törvény 209/A. § (2) bekezdés.

Tisztességtelen szerződési feltételek esetén nem csak a sérelmet szenvedett fél vagy fogyasztó léphet fel, hanem meghatározott szervezetek közérdekű keresetet (*popularis actio*) indíthatnak a szerződési feltétel érvénytelenségének megállapítása érdekében. A közérdekű keresetek érdekessége, hogy nem csak akkor indítható *actio popularis*, ha a fogyasztók már sérelmet szenvedtek, hanem olyan tisztességtelennek minősülő szerződési feltétel ellen is igénybe vehető, amely még nem került alkalmazásra. Ez a szabály a fogyasztók védelme érdekében mindenképpen ésszerű és indokolt.⁷⁷

Összegzésképpen megállapítható, hogy az általános szerződési feltétel jogintézménye alapvető fontossággal bír a mai felgyorsult társadalmi-gazdasági viszonyok között. A jogirodalomban már nem kérdéses e jogintézmény szabályozásának szükségszerűsége. A viták kereszttüzében az a kérdés áll, hogy milyen eszközökkel és milyen mélységben szabad az államnak beavatkoznia a szerződéses kapcsolatokba, nem veszélyeztetve ezzel a *pacta sunt servanda* elv érvényesülését. Álláspontom szerint a fogyasztóknak nyújtott védelem szintje a magyar jogban megfelelő. A jelenlegi szabályozás helyesen nem avatkozik be túlzott mértékben a gazdasági folyamatokba. Szükségtelen azonban az érvénytelenség semmisségi formáját alkalmazni azokban az esetekben, amikor a fogyasztóval szemben egy fogyasztói szerződésben kötnek ki tisztességtelen szerződési feltételt, vagy alkalmaznak egyedileg meg nem tárgyalt feltételt. A gyakorlatban ugyanis általában egy éven túl nem húzódik annak nyilvánvalóvá válása, hogy a fogyasztót hátrány érte, vagy ha mégis, akkor az nem volt olyan jelentős súlyú hátrány, ami miatt a fogyasztó az igazságszolgáltatás gépezetét igénybe venné. Más oldalról vizsgálva a kérdést, a vállalkozásokra túlzott terhet ró annak bizonyítása, hogy a fogyasztóval szemben évekkorábban alkalmazott szerződési feltétel nem volt tisztességtelen.

3.1.7. Az utazási szerződés ellenszolgáltatása, a részvételi díj

A részvételi díj az utazási jogviszony egyik legfontosabb elemét képezi az utas szempontjából. A kormányrendelet felállítja ezért azt a garanciális szabályt, hogy az utazási szerződésben meghatározott díjak nem emelhetők, kivéve, ha a díjemelés lehetőségéről a szerződés kifejezetten rendelkezik.⁷⁸

⁷⁷ TÖRÖK Éva: *Aktuális kérdések az általános szerződési feltételekkel kapcsolatban*, In: FÓNAI Mihály – CSÜRÖS Gabriella (szerk.): *Studia Juvenum*, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kara, Debrecen, 2009. 358.

⁷⁸ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 6. § (1)-(3) bekezdések.

Nem elegendő ok azonban a díjemelés megvalósítására, ha e jogot fenntartották a szerződésben. A díjemelés az ilyen természetű jog fenntartása mellett is kizárólag a kormányrendeletben meghatározott körülményekben bekövetkező változások esetén foganatosítható. Így a szállítási költségek – beleértve az üzemanyagköltségeket is – változása miatt, továbbá az egyéb szolgáltatásokhoz kapcsolódó adó, illeték, valamint esetleges devizaárfolyamok időközi változása okán realizálható a díjösszegének emelése. A díjemelésnek létezik egy további korlátja is. Az utazási vállalkozón kívüli indokokra alapított díjemelés sem lehetséges az indulást megelőző 20 napon belüli időtartam alatt. Az utazás megkezdése előtti 20 napos periódus tehát kivételt nem tűrően mentes a díjemelés alól.⁷⁹

A díjemelés szabályozása véleményem szerint megfelel a fogyasztóvédelmi elvárásoknak, és kellő védelmet jelent az utasoknak. A jogalkotó ugyanis az utazást megelőzően bizonyos ideig még tudja akceptálni, hogy emelkedhetnek az utazás költségei, azonban az utazás megkezdése előtti utolsó napoknak valóban méltánytalan lenne az utassal szemben az, ha a már teljes egészében kifizetett részvételi díj emelkedése miatt pótbefizetést kellene teljesítenie, vagy amennyiben erre nem képes, el kellene állnia az utazáson való részvételtől.

Utazási szerződésnél az utazás árára két fogalmat alkalmazunk. Az egyik a részvételi díj, amely a szolgáltatás egyéb költségektől mentes díját jelenti. A részvételi díjtól meg kell különböztetnünk az utazási szerződés alapján fizetendő teljes díjat, amiben a szolgáltatás díján felül valamennyi költség⁸⁰ szerepel. Az utazás teljes részvételi díjának és a különböző díjtételeknek a feltüntetése gyakori jogviták forrása a gyakorlatban. A Fogyasztóvédelmi törvény alapján a vállalkozó köteles írásban tájékoztatni a fogyasztót a termék eladási áráról és szolgáltatás díjáról.⁸¹ A legtöbb probléma abból adódik, hogy az utazási vállalkozók szórólapjukon csak a részvételi díjat tüntetik fel, és utalnak arra, hogy az egyéb, kötelezően fizetendő díjak a prospektusban találhatóak, vagyis egy másik dokumentumban. A Legfelsőbb Bíróság döntésében⁸² kimondta, hogy az akciós utat hirdető szórólappal szemben nem jogszabályi követelmény az utazási szerződésben vagy programfüzetben foglalt tartalmi elemek teljes körű rögzítése. A Legfelsőbb Bíróság döntésében kifejti, hogy egy akciós ajánlatokat tartalmazó szórólap tartalma, a

⁷⁹ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 6. § (4) bekezdés.

⁸⁰ Ilyen költség a repülőtéri illeték, az idegenforgalmi adó, a kikötői illeték, a baleset-, betegség-, poggyász-biztosítás díja, stb.

⁸¹ 1997. évi CLV. törvény a fogyasztóvédelemről 8.§, 14.§ (1) bekezdés.

⁸² EBH 2008.1934.

benne szereplő tájékoztatás részletessége, mélysége már csak jellegénél, terjedelménél fogva sem lehet azonos egy programfüzetével. Az eljárás során ezért egyetértett a megyei bíróság azon megállapításával, hogy a vizsgált szórólap jogszabályi előírásokba nem ütközik, tartalma nem félrevezető, nem titkol el információkat a fogyasztóktól, és tartalmából egyértelműen kitűnik, hogy a feltüntetett részvételi díj mely szolgáltatásokra nyújt fedezetet, és melyek azok a költségek, amelyek a közölt díjon felül felmerülnek. A Legfelsőbb Bíróság a szórólapot tehát mintegy figyelemfelhívásként kezeli.⁸³

A Legfelsőbb Bíróság ítéletével azonban a szakértők nem feltétel nélkül tudnak azonosulni. Hajnal Zsolt, fogyasztóvédelmi szakember kritikai észrevételeiben kifejti,⁸⁴ hogy a szórólap tartalma nem összeegyeztethető a fogyasztóvédelmi jogszabályokkal. Sérti a szolgáltatásra és árukra vonatkozó tájékoztatási kötelezettséget,⁸⁵ valamint az ár feltüntetésére vonatkozó jogszabályokat. Egyetértek Hajnal Zsolt azon állításával is, hogy az utazási vállalkozó teljes ár feltüntetését kimondó tájékoztatási kötelezettsége nem csak azért fontos, hogy a fogyasztó tisztában legyen a pontos ellenszolgáltatással, hanem hogy a különböző vállalkozások által kínált szolgáltatásokat össze tudja hasonlítani.⁸⁶

A Legfelsőbb Bíróságnak ezt követően is többször nyílt alkalma a szolgáltatási díj feltüntetését vizsgálni, és a fenti esetet követően finomított álláspontján. Továbbra sem lényeges azonban, hogy a szórólapon egyösszegben kerüljön feltüntetésre a teljes díj, elegendő, ha a szórólap a részvételi díjtól elkülönülve, de összességében tartalmazza a külön felszámításra kerülő díjtételeket.⁸⁷

Az utazási szolgáltatásért járó ellenszolgáltatásnál érdemes kitérni az engedményezés szabályaira. Az utazáson ugyanis főszabály szerint a szerződésben megnevezett utas jogosult részt venni, és őt terheli a teljes díj kifizetésének kötelezettsége is. A kormányrendelet azonban biztosítja az utasnak azt a jogot, hogy az utazást más személyre engedményezze, a szerződésben lekötött utazásban való részvétel jogát harmadik személyre átruházza. Az engedményezés tényéről haladéktalanul köteles értesíteni az utazásszervezőt. Engedményezés esetén az engedményező utas és az

⁸³ Azonos döntésre jutott a Legfelsőbb Bíróság az EBH 2008.1935 számon nyilvántartott ügyben.

⁸⁴ HAJNAL Zsolt: *A Legfelsőbb Bíróság ítélete a szórólapon hirdetett utazás díjával kapcsolatban*, JeMa, Opten Kiadó, Budapest, 2010/2. 42.

⁸⁵ 1997. évi CLV. törvény a fogyasztóvédelemről 8.§.

⁸⁶ HAJNAL Zsolt: *A Legfelsőbb Bíróság ítélete a szórólapon hirdetett utazás díjával kapcsolatban*, JeMa, Opten Kiadó, Budapest, 2010/2. 43.

⁸⁷ BH 2009.32.

engedményes harmadik személy az engedményezést megelőzően keletkezett szerződéses kötelezettségekért, a szolgáltatás részvételi díjának és teljes díjának megfizetéséért, valamint az engedményezésből eredő igazolt többletköltségek megfizetéséért egyetemleges felelősséggel tartozik.⁸⁸

3.2. Felelősség az utazási szerződések teljesítéséért

3.2.1. A felelősség természete, mentesülés a felelősség alól

Szerződésszegés esetén az utazási iroda felelősséggel tartozik az utast ért azon károkért, amelyek a szerződés nem teljesítéséből vagy hibás teljesítéséből erednek. Menteshető az őt terhelő felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a hibás teljesítés sem az ő, sem az általa igénybevett közreműködő magatartására nem vezethető vissza. Különösen ilyen oknak minősül, ha a szerződés teljesítésében mutatkozó hiányosságok az utas magatartására vezethetők vissza, vagy a hiba olyan harmadik személy magatartására vezethető vissza, aki az utazási szerződésben vállalt szolgáltatás teljesítésével nincs kapcsolatban, és a hibát az utazásszervező ésszerű elvárhatóság mellett sem láthatta előre, illetve azt nem volt képes elhárítani. Menteshető továbbá az utazásszervező *vis maior* esetén is.⁸⁹

Az utazási szerződésekről rendelkező kormányrendelet ugyan *explicite* nem mondja ki, de a mentesüléshez vezető okok alapján megállapíthatjuk, hogy az utazásszervezők, utazási irodák felelőssége objektív, vagyis magatartásuk felróhatóságától független. A felelősség megállapításához csupán három feltételt kell az utasnak bizonyítania. Egyrészt, hogy az utazási vállalkozó magatartása jogellenes, másrészt, hogy az utas oldalán kár keletkezett, harmadrészt pedig azt, hogy a kár bekövetkezése és a jogellenes magatartás között ok-okozati összefüggés volt. A felelősség általános, szubjektív alakzatának alkalmazása esetén az utazási vállalkozó csupán annak bizonyításával, hogy magatartása nem volt felróható, tehát ő úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható menteshető a felelősség alól. Ehhez képest a kormányrendelet rögzíti, hogy az utas, harmadik személy vagy *vis maior* tevékenysége következtében keletkezett kár esetén tud mentesülni kártérítési felelőssége alól. Ebből a hármas felsorolásból láthatjuk, hogy az utazásszervező tevékenységi körén kívül eső, előre nem látható és elháríthatatlan ok bizonyításakor tudja magát *exculpálni*.

⁸⁸ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 7. § (1)-(3) bekezdés.

⁸⁹ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet az utazási szerződésekről, 10-11.§§.

Az új Ptk. 2013. március 15-ei hatályba lépése megerősíti azt a megállapítást, hogy az utazási irodák felelősség objektív. Az új Ptk. ugyanis a szerződésszegés jogkövetkezményeként megteremti a szerződésszegő objektív felelősségét.⁹⁰ Mentésül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a szerződésszegést ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje vagy a kárt elhárítsa. Az új Ptk. emellett, hogy szigorítja a szerződésszegő fél felelősségét azáltal, hogy szakít a felróhatósági alapon való mentesüléssel, könnyíti is azt. Meghatározza ugyanis, hogy a jogosult vagyonaiban keletkezett károkat és az elmaradt vagyoni előnyt csak olyan kell megtéríteni, amilyen mértékben a jogosult bizonyítja, hogy a kár mint a szerződésszegés lehetséges következménye a szerződés megkötésének időpontjában előre látható volt. Természetesen nem illeti meg az a kedvezmény a szerződésszegő felet, amennyiben szándékos magatartásának eredménye a kár bekövetkezése. Ebben az esetben a teljes kárt meg kell téríteni.⁹¹

A magyar és az unió más tagállamainak bírósági joggyakorlata is alátámasztja azt a tényt, hogy az utazásszervezők felelőssége objektív. A bécsi városi bíróság előtt indult az az ügy, melyben az utazási iroda nem tájékoztatta arról utasait, hogy azért olcsóbb az év ezen szakában a kiválasztott nyaralás ára, mert a partot medúzák árasztják el, lehetetlenné téve ezzel a fürdözést. A bíróság döntésében megállapítást nyert az, hogy az utazási iroda rendelkezett ezzel az információval, ennek ellenére nem közölte azt az utasokkal. Az utasok így erről a tényről akkor értesültek, amikor saját bőrökön tapasztalták azt meg, majd a nyaralás első napját követő részét a szálloda gyengélkedőjében és szállodai szobájukban töltötték.⁹²

⁹⁰ 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (új Ptk.), 6:142. §.

⁹¹ 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (új Ptk.). 6:143. § (1)-(3) bekezdés.

⁹² SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009. 16., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 48. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

3.2.2. A szerződésszegés objektív jogkövetkezményei

Szerződésszegésről akkor beszélünk, ha a felek valamelyike nem teljesíti, vagy nem megfelelően teljesíti a szerződésben vagy jogszabályban rögzített kötelezettségeit.⁹³ A szerződésszegés objektív jogkövetkezményei közül utazási szerződéseknél is alkalmazhatóak a szavatossági jogok, névlegesen a kijavítás, a kicserélés, az árleszállítás, valamint az elállás. A kifogás-közlési szabályok azt a célt is szolgálják, hogy amennyiben az utazás közben teljesít hibásan az utazási iroda, az utas kifogása következtében rögtön lehetősége nyílik a hiba elhárítására, vagyis a kijavításra.

A szavatossági csere jogon azt értjük, hogy amennyiben nem tudja a megrendelt szolgáltatást nyújtani az utazási iroda, akkor helyettesítő szolgáltatást kell felajánlania. A helyettesítő szolgáltatás legalább a meghiúsult szolgáltatással egyenértékű kell, hogy legyen, vagy attól értékesebb.⁹⁴

Az utast több okból kifolyólag is megilletheti az árleszállítási jog. Egyrészt, ha az utazási iroda az eredeti szolgáltatásnál csak alacsonyabb értékű helyettesítő szolgáltatást tud felajánlania, akkor a szolgáltatások közötti árkülönbözetet vissza kell fizetnie.⁹⁵

Másrészt akkor köteles az utazási iroda árleszállításban részesíteni az utast, amikor ugyan az eredetileg megrendelt szolgáltatást nyújtja az utazási iroda, de nem megfelelő minőségben vagy mennyiségben teljesíti azt. Ennek megfelelően a bíróság ítéletében állapította meg, hogy a díj leszállításának van helye, amennyiben a szerződésben meghatározottnál rosszabb elhelyezést biztosított az utazási vállalkozó.⁹⁶

Az utazási szerződésben foglalt részzolgáltatásokat egységként kell kezelni hibás teljesítésnél, és ehhez viszonyítva kell azt megállapítani egy jogvitában, hogy milyen mértékű díjvisszatérítésre jogosultak az utasok. Amennyiben ugyanis a szerződésben foglalt szolgáltatások közül bármelyik nem valósul meg, az az egész utazási élményre kihat. A bíróságok ítélezési gyakorlatukban⁹⁷ mindezek alapján konzekvensen kitartanak amellett, hogy az utazás céljának megvalósulására kiható szerződésszegés jogkövetkezményei a szolgáltatás oszthatatlansága folytán a szerződés egészére

⁹³ A szerződésszegésről lásd bővebben: CSÉCSY Andrea: *Szerződésszegés*, In: OSZTOVITS András (szerk.): *A Polgári Törvénykönyv magyarázata I.*, Opten Kiadó, Budapest, 2011. 1065-1136.; CSÉCSY Andrea: *A szerződések hibás teljesítése*, In: JOÓ Imre – MORVAI Gábor (szerk.): *Fogyasztóvédelmi ismeretek*, FOME, Debrecen, 2010. 115-130.; CSÉCSY Andrea: *A szerződésszegésről de lege ferenda*, In: BÍRÓ György – SZALMA József (szerk.): *Kötelmi jogi kodifikációs tanulmányok (2003-2005)*, Novotni Kiadó, Miskolc, 2005. 290-310.

⁹⁴ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 9.§ (2) bekezdés a) pont.

⁹⁵ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 9.§ (3) bekezdés.

⁹⁶ PKKB 6.P.91.432/1992, FPK 1995.30.

⁹⁷ EBH 2006.1404., BH 2006.358.

beállnak. Véleményem szerint helyes az a meglátás, mert a fizikai oszthatóság ellenére nem lehet az alapján megítélni egy utazási szerződés által nyújtott élményt, hogy a repülőút alatt hibátlan volt a szolgáltatás, és csak a szálláshelyen jelentkeztek a problémák, ugyanis a szálláshely kínálta szolgáltatások nélkül nem jött volna létre az utazási szerződés. Ezt bizonyítja az alábbi jogeset is.

Az alperes utazási katalógusa úgy hirdette az utazást, hogy a helyszínen mindig süt a nap, a nyár kellemesen meleg, az Atlanti óceán csitítja a szaharai meleget. A hotel közvetlenül a széles homokos tengerparton fekszik. A medence és a tenger partján a napernyők és a napágyak térítésmentesen vehetőek igénybe. A katalógus a szállodát gyermekes családoknak kifejezetten ajánlotta. A katalógusban talált leírás alapján felperes és családja megkötötte a szerződést. A helyszínre érkezés után azonban nem azt a szolgáltatást kapták, amit a katalógus és az utazási iroda ígért és vállalt. Az alperes tévesen tájékoztatta ugyanis az utasokat a helybeli speciális időjárási viszonyokról, a szálloda fekvéséről, továbbá a tengerparton ingyenesen igénybe vehető szolgáltatásokról. A szálloda nem tengerparti szállodának minősült, mert a strandolásra alkalmas partszakaszt egy gépkocsiforgalmat bonyolító út választott el a szállodától. Nem volt igaz a katalógus azon állítása, hogy a parton ingyenesen vehetők igénybe a napernyők és nyugágyak. Ezeken túl az időjárási viszonyokról is téves tájékoztatást adott az utazási iroda, hiszen az év azon szakában párák, ködös, napsütésben szegény időjárás jellemző az üdülőhelyre.

A bíróság kifejtette döntésében azt is, hogy bár kétségtelenül fizikailag oszthatónak tekinthető az utazásszervező által nyújtott szolgáltatás, azonban a megosztással keletkező, egyébként külön is igénybe vehető részsolgáltatások, így a repülőút szolgáltatása önállóan nem volt alkalmas a felperesek szerződési érdekének a kielégítésére. Ennek fényében megállapította, hogy a szolgáltatások jogilag nem oszthatóak. A hibás teljesítés miatt az utazás objektíve értéktelenebbé vált az utasok számára, ami megalapozza az utasok díjvisszatérítés iránti igényét. A döntésben kötelezték az alperes a részvételi díj 40%-ával megegyező díjvisszatérítésre.⁹⁸

Ha ezek a jogkövetkezmények nem alkalmazhatóak, akkor az utast elállási jog illeti meg, ami az utazási irodára nézve a szolgáltatás árának visszatérítését jelenti. Az utast megilleti az elállási jog akkor, ha az utazásszervező helyettesítő szolgáltatást ajánl fel, azonban azt az utas nem fogadja el.⁹⁹ Ilyen esetben a szolgáltatásért befizetett díjon felül

⁹⁸ EBH 2006.1404.

⁹⁹ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 9.§ (2) bekezdés b) pont.

kamatot is köteles fizetni az utazási iroda. Az utast megilleti az elállás joga abban az esetben is, ha a szolgáltatás díjának emelése meghaladja a 8%-ot.¹⁰⁰ A joggyakorlat alapján pedig az utas akkor is élhet elállási jogával, ha az utazásszervező nem tudja a szerződésben foglalt feltételeknek megfelelően teljesíteni a szolgáltatást.¹⁰¹ Véleményem szerint, ha az utazási iroda nem képes azt a szolgáltatás nyújtani az utasnak, amire szerződtek, akkor megalapozott az a jogalkotói előírás, mely az utasnak megengedi az elállást. Más oldalról vizsgálva a kérdést, úgy vélem, hogy a fogyasztók joggal várják el, hogy pénzükért cserébe az általuk elvárt szolgáltatásban részesüljenek, és önfeledt pihenéssel tölthessék a vakációt.

3.2.3. A szerződésszegés szubjektív jogkövetkezménye: kártérítés

Az utazási vállalkozó nem szerződésszerű teljesítése a szerződésszegés objektív jogkövetkezményeinek alkalmazásán túl megalapozhatja kártérítési felelősségét is. Az utazási szerződésekben foglalt szolgáltatások nem vagy hibás teljesítése következtében az utas nem csak az őt ért vagyoni kárainak megtérítését követelheti az utazási vállalkozótól, hanem az utazás örömeinek elvesztése miatt nem vagyoni kárát is érvényesítheti.

A vagyoni károk összegének megállapításánál a bíróságok a tényleges kárt és az indokolt költségeket veszik figyelembe. Tényleges kárnak minősül, ha az utas a szálláshelyen felszolgált fertőzött étel miatt megbetegszik, és kórházi kezelésre szorul, illetve ha hazaérkezéséig nem gyógyul meg, és nem tudja munkáját végezni, akkor a kieső munkabére is tényleges kárnak minősül. Szükséges és indokolt költség lehet, ha nem tudják a problémát a helyszínen kezelni, és idő előtt haza kell szállítani az utast. A vagyoni károk e két típusát a bíróságok minden esetben megítélhetőnek találják.

Ezzel szemben problémásabbnak tűnik a nem vagyoni károk megtérítése. Amennyiben valakinek a személyiségi jogai sérülnek, érvényesítheti nem vagyoni kárát. A probléma forrása egyrészt az, hogy nehéz összecszerűen megítélni azt, hogy milyen lelki, érzelmi sérüléseket szenvedett az, akinek megsértették e jogait, másrészt pedig pontosan ebből kifolyólag nehéz azt összecszerűsíteni, ezért a bíróságok az eset és a sértett személy jelleméből mérlegelik azt, hogy milyen mértékű kártérítés lenne adekvát. Az utazási szerződéseknel viszonylag könnyen átérezhető az a helyzet, ha valaki a spórolt pénzén

¹⁰⁰ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 8.§ (2)-(3) bekezdések.

¹⁰¹ 13.P.89.880/1993., FPK 1995.31.

egy drága utazást fizet be, amire már régóta vágyott, és az utazásszervező hibája miatt rémálommá válik a várva-várt utazás. A legtöbb Európai tagállam bírósága ilyen esetben megítél nem vagyoni kártérítést az utazási örömök elvesztése címén. Azonban vannak olyan európai országok, így Ausztria,¹⁰² ahol sérelemdíj iránti igényt alapoz meg az elszenvedett testi fájdalom és sérülés, azonban nem veszik figyelembe az elvesztett örömet a nem vagyoni károk megállapításánál. Az Európai Unió tagállamainak nem vagyoni károk megtérítésére vonatkozó eltérő felfogása szükségessé tette, hogy az Európai Unió Bírósága értelmezze a Tanács szervezett utazási formákra vonatkozó 90/314/EGK irányelvét.

A linzi bíróság az Európai Unió Bíróságának jogértelmezését kérte az utazási szerződéseknél alkalmazott kártérítés jogintézményének természetével kapcsolatban. Az eljárás alapjául szolgáló ügy¹⁰³ tényállása szerint a tízéves Simone Leitner szüleivel TUI utazási irodánál foglaltak le egy utazást Törökországba, *all inclusive* ellátással. A két hetes nyaralás első hetének végén Simone rosszul érezte magát, több napig tartó magas láza volt, keringési nehézségei támadtak, amit folyamatos hányinger és hasmenés kísért. A hotelben azonban nem csak neki voltak hasonló panaszai. Valamennyi szállóvendégnél ugyanazt a problémát diagnosztizálták, szalmonella baktériummal fertőzöttek meg. A fertőzés az egyik hotelben fogyasztott étel miatt alakult ki. A nyaralás utolsó hete ezért teljesen élvezhetetlen volt Simone számára, aki ki sem tudott mozdulni a hotelszobából. Miután az utazási iroda nem válaszolt panaszaira, keresetet nyújtottak be az elsőfokon eljáró bírósághoz, és 25.000 ATS-t¹⁰⁴ követelt Simone az őt ért nem vagyoni károk kompenzálására. A bíróság sérelemdíjként az elszenvedett fájdalomért csak 13.000 ATS-t ítél meg, arra hivatkozva, hogy Ausztriában nem lehet az elvesztett örömeiket összességében mérlegelni a sérelemdíj megítélése során. Simone és szülei fellebbezéssel éltek az döntés ellen. A fellebbezést elbíráló bíróság az Európai Unió Bíróságának előzetes döntéshozatalát indítványozta abban a kérdésben, hogy a 90/314/EGK irányelv 5. cikke alapján csak a vagyoni károkat lehet megítélni az utazási vállalkozó szerződészegése miatt, vagy azokat a nem vagyoni károkat is, amelyek az utas utazási örömeinek elvesztéséből fakadnak. Az Európai Unió Bírósága az irányelv rendelkezéseit úgy értelmezte, hogy az utazási vállalkozónak nem csak a személyi sérülések okozta károkat kell megtérítenie, hanem a nyaralás elvesztett örömeit is

¹⁰² Optk. 1325.§.

¹⁰³ C-136/00. sz. Simone Letiner kontra TUI Deutschland GmbH & Co. KG ügy.

¹⁰⁴ Osztrák schilling.

kompenzálnia kell nem vagyoni kártérítés formájában. Ezt az értelmezést támasztotta alá az irányelv által felállított cél is, az utasok védelme és a kártérítés fogalmának európai jelentéstartalma.

Az Európai Unió Bíróságának következtetése bár véleményem szerint is helytálló, megosztotta a szakma képviselőit. Az egyik legfontosabb kritika, amivel egyet lehet érteni, hogy amennyiben az irányelvben a szimpla „damages” kifejezés használatával az volt a jogalkotó célja, hogy ne csak a vagyoni károk, hanem a nem vagyoniak is megtéríthetőek legyenek, akkor ezt explicite, szövegszerűen is ki kellett volna fejezni az irányelvben.¹⁰⁵

Nem vagyoni kártérítés megítélésére a magyar bírósági esetjogban is bőven találunk példát olyan esetekben, amikor az utas az utazásszervező hibájából nem tudta megfelelően élvezni nyaralását. A dolgozat következő részeiben aszerint vizsgálom ezeket az eseteket, hogy milyen alapelvek segítették a bíróságokat a károk megítélésében.

3.2.4. Kifogás szerződésszegésért

Ha az utas azt észleli, hogy az utazási vállalkozó nem a szerződésben meghatározott szolgáltatást teljesíti, illetve nem olyan módon vagy minőségben, mint ahogy elő van írva, köteles kifogását az utaskísérővel közölni. A kormányrendelet határidőt is szab a kifogás megtételére, ugyanis azt a hiba felfedezése után haladéktalanul kell megtennie az utasnak. Amennyiben az utazás helyszínén az utazási iroda nem képviselteti magát utaskísérővel, úgy a helyszíni szolgáltatónál kell közölni az észlelt hibát, hiányosságot. Az utaskísérő, illetve a helyszíni kiszolgáló köteles a bejelentésről jegyzőkönyvet felvenni és azt az utasnak átadni.¹⁰⁶

A kifogás-közlés szabályai az igényérvényesítés és a bizonyítás megkönnyítését szolgálják. Egyet lehet ezért érteni a kormányrendelettel, amikor azt a kötelezettséget hárítja az utasra, hogy haladéktalanul jelezze, ha kifogása van a szolgáltatással kapcsolatosan. Ez egyrészt azért fontos, mert elejét veheti a későbbi jogvitának azzal, hogy a helyszínen azonnal orvosolják az utas által sérelmezett állapotokat. Másrészt az utazási vállalkozónak lehetősége nyílik a körülmények, részletek azonnali felderítésére, ami megkönnyítheti mentesülését. Abban az esetben, ha csak utólag jelenti be kifogását

¹⁰⁵ WULF-HENNING, Roth: *Case C-168/00 Simone Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, *Common Market Law Review*, 2003/4. 947.

¹⁰⁶ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 10.§ (4) bekezdés.

az utas, úgy lényeges körülmények kideríthetlenné válnak. Amennyiben az utas hanyag volt, és nem tett kifogást, csak hazaérkezése után, úgy az akár az igényérvényesítési lehetőségének elvesztését is jelentheti, mint azt az alábbi jogeset is bizonyítja.

Az utas nem vagyoni kártérítést és díjvisszafizetést követelt az utazásszervezőtől, mert mexikói szállodájának folyosóján egerek szaladgáltak, a szobájában pedig csótányokat talált. Mindezt azonban csak hazatérése után kifogásolta az utazási irodánál, a helyszínen sem az utaskísérőnek, sem a szállodának nem szólt. A bíróság így elutasította keresetét.¹⁰⁷

3.2.5. A polgári jogi alapelvek megjelenése a jogalkalmazásban

A jogok gyakorlására és kötelezettségek teljesítésére a Ptk. a következő szabályt állítja fel:

„A polgári jogok gyakorlása és a kötelezettségek teljesítése során a felek a jóhiszeműség és tisztesség követelményének megfelelően, kölcsönösen együttműködve kötelesek eljárni.”

„Ha ez a törvény szigorúbb követelményt nem támaszt, a polgári jogi viszonyokban úgy kell eljárni, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható. Saját felróható magatartására előnyök szerzése végett senki sem hivatkozhat. Aki maga sem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, a másik fél felróható magatartására hivatkozhat.”¹⁰⁸

A szerződések teljesítése során a felek számára kötelező magatartási szabályokat állapít meg a Ptk., amikor bevezető rendelkezéseibe helyezi el a jóhiszeműség és tisztesség, az együttműködés és az elvárható magatartás alapelveit. Ezek az alapelveknek a jelentőségét elsősorban a bírói joggyakorlatban betöltött gyakorlati szerepük adja. Értelmező és hégzagpótló funkciójukkal kötelező erővel megadják a törvény eszmei alapját és a bíróságok számára vezérfonalat biztosítanak az utazási szerződések megszegéséből keletkező jogviták elbírálásánál a ratio decidendi helyes megtalálásához. Mindezek alapján érdemes megvizsgálni, hogy az ítélkezési gyakorlatban hogyan jelennek meg ezek az alapelvek.

¹⁰⁷ SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 48. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

¹⁰⁸ 1959. évi IV. törvény 4. §, 6. §.

3.2.5.1. Jóhiszeműség

A jóhiszeműség fogalmát a bírói gyakorlat alakította ki, mely egy szubjektív tudati állapotot jelent. Jóhiszeműnek tekintjük azt a személyt, aki nem tud és kellő körültekintés tanúsítása mellett sem kell tudnia a látszattal ellentétes jogi helyzetről, a valóságról. Hétköznapi értelemben azt mondhatjuk, hogy egy jóhiszemű személy valóságosnak fogadja el, amit a másik fél előad, bemutat, nem tudja vagy nem is kell tudnia, hogy az nem valós.

A turizmus kapcsán a jóhiszeműség tekintetében egységes a joggyakorlat. Azt, amit a szolgáltató a szolgáltatása tulajdonságairól előad a fogyasztónak, a fogyasztó jogosan fogadja el valóságosnak, nem várható el tőle, hogy annak valóságát kétségbe vonja.¹⁰⁹ A jóhiszeműség követelményét az utasra vetítve vizsgálja a bíróság. A kiforrott bírói gyakorlat alapján egy vélelem keletkezik arra, hogy az utas jóhiszeműen járt el. Bár az utas részéről ez nem igényel különösebb bizonyítást, azonban megállapítható, hogy nem megdönthetetlen vélelemről van szó, tehát van helye ellenbizonyításnak. Míg az utasnak jóhiszeműen kell eljárnia, addig a szolgáltató köteles kellő mélységű tájékoztatást adni, és bizonyítani, hogy tisztességesen járt el a szerződés megkötése alatt. Amennyiben a szolgáltató nem tudja bizonyítani, hogy részletes és alapos tájékoztatást adott az utasnak, az az utas nem vagyoni kártérítés iránti igényét megalapozza. Az alábbi jogesetekben amellet, hogy vizsgálták az utazási iroda által nyújtott tájékoztatást, az utas tudati állapotát, jóhiszeműségét is nyomós érvként vették figyelembe a döntés meghozatala során.

Az utas egy háromcsillagos szállodában foglalt szobát az utazásszervező prospektusa alapján Kubában. A helyszínen azt tapasztalta, hogy a szállodában mindent piszok borít, és kóbor macskák lepték el a szállodát. A szolgáltatás minőségére vonatkozó kifogását az utazásszervező azzal utasította el, hogy az utas tudhatta volna, hogy Kubában nem azt a színvonalat nyújtja egy háromcsillagos szálloda, mint Európában. A bíróság ítéletében azt állapította meg, hogy az utas joggal hihette, hogy szállása az itthon elvárt minőségű lesz, nem kellett ismernie az eltérő kubai előírásokat, hanem arról az utazásszervezőnek kellett volna felvilágosítást adnia. Mivel az utas jóhiszeműen járt el,

¹⁰⁹ FÉZER Tamás: Utazási és utazásközvetítő szerződések, légi utasok jogai, In: JOÓ Imre – MORVAI Gábor (szerk.): Fogyasztóvédelmi ismeretek, FOME, Debrecen, 2010. 172.

és az utazási iroda nem megfelelően tájékoztatta az utast, az joggal tarthat igényt díjvisszatérítésre, valamint az őt ért nem vagyoni károk megtérítésére.¹¹⁰

Egy másik esetben az utas egy feketén működő utazási irodával kötött szerződést. A bíróság nem fogadta el megfelelő hivatkozási alapként az utas jóhiszeműségének elvét, mivel a nyilvántartási szám hiánya egyértelműen mutatja azt, hogy az iroda nem jogszerűen működik. Ezt az utasnak is tudnia kellett volna, ezért nem tudására nem hivatkozhat.¹¹¹

3.2.5.2. Tisztesség elve

A bírói gyakorlat szerint minden olyan szolgáltatói magatartás tisztességes, amely nem ütközik jogszabályba. Az utazási szerződések körében az alapelvnek tulajdonított tartalmat jogesetekkel lehet szemléletesen bemutatni.

A szálloda és a ruhatár tisztességtelen magatartást tanúsít azon kijelentéseivel, hogy a megőrzésre átvett dolgokért csak meghatározott összeg erejéig vállal felelősséget, vagy hogy a ruhatárban elhelyezett tárgyakért nem vállal felelősséget. A felelősség természetét és mértékét mind a két esetben a Ptk. határozza meg, attól eltérni nem lehet, és a fogyasztók ez irányú téves tájékoztatása sérti a tisztesség elvét.¹¹²

Az utazási iroda köteles segítségét felajánlani azoknak az utasoknak, akiknek a szolgáltatás helyszínén problémájuk keletkezik.¹¹³ Ha az utazási iroda nem nyújtja önként és ingyen ezt a szolgáltatást, az a tisztesség követelményébe ütközik. Ezért tisztességtelen magatartást valósít meg az utazási iroda azzal, hogy a bajba jutott utason a csoportkísérő csak tolmácsolási díj ellenében hajlandó segíteni.

3.2.5.3. Együttműködési kötelezettség

E kötelezettség alapján a felek kölcsönösen kötelesek tájékoztatni egymást a szerződéssel, valamint az annak teljesítésével kapcsolatos valamennyi lényeges kérdéstről.

A kötelezettség másképp alakult az utazásszervező oldalán, és a szolgáltatásokat megrendelő utasoknál. Az utazásszervezőknek kellő mélységű és alapos tájékoztatást

¹¹⁰ 10.P.50953/2001. PKKB.

¹¹¹ 12.P.20.945/2002. Békéscsabai Városi Bíróság.

¹¹² A szálloda felelőségi szabályairól lásd az 1959. évi IV. törvényt, Ptk., a letét különös nemei, 467-473.

§§.

¹¹³ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 11.§ (2) bekezdés.

kell adniuk szolgáltatásukról. Az utazási vállalkozásokra valódi kötelezettséget hárít az együttműködési és tájékoztatási kötelezettség, aminek megsértése megalapozza az utas kártérítési és szavatossági igényeit, a fogyasztóvédelmi hatóságot pedig feljogosítja az eljárás megindítására, és a jogsértés megállapítása esetén pénzbírság kiszabására. A szolgáltatókat terhelő szigorú és részletes tájékoztatási kötelezettség elemei az utazásszervezők kapcsán a kormányrendeletben tételesen is felsorolásra kerülnek.¹¹⁴

Ellenben ha a fogyasztó nem tájékoztatja megfelelően a szolgáltatót a számára lényeges kérdésekről, akkor legfeljebb az igényérvényesítési lehetőségétől esik el, esetükben más szankcióval nem jár e kötelezettség megszegése.

A bíróság határozatában megállapította, hogy az utazási iroda helytelenül tájékoztatta az utasokat, így az utazás céljának megvalósulására kiható szerződésszegés jogkövetkezményeként díjleszállításra és kárainak megtérítésére tarthatnak igényt az utasok.¹¹⁵

Az együttműködési kötelezettség körében a bíróság megállapította az utazási irodát a szálláshely megközelítésével kapcsolatban terhelő tájékoztatás elmulasztásából eredő kártérítési felelősséget. Az utasok kifejezetten azért választották ki a szállást, mert elhelyezkedési információknál a várost tüntette fel az utazási iroda. Utóbb azonban kiderült, nem a megadott városban található a szálloda, hanem onnan 6-8 km-re, nehezen megközelíthető sziklás helyen. A szállodába az utasok nem érkeztek, mert autójukkal nem tudtak feljutni a hegyi úton,¹¹⁶ ezért visszafordultak, és a városban, egy másik szálláson töltötték az éjszakát. Ezt követően értesítették az utazásszervezőt a hibás teljesítésről, aki nem volt hajlandó másik szállást biztosítani, és a befizetett díjat sem fizette vissza. Az utasok ezért az őket ért vagyoni károk megtérítése tárgyában kártérítési keresetüket benyújtották a bírósághoz. A bíróság döntése alapján keresetük alapos volt, és kötelezte az utazási irodát a szállásköltségek visszafizetésére, a kocsiban keletkezett kár és az egyéb költségek megtérítésére.¹¹⁷

Az utazási irodákra és utazásszervezőkre hárított felelősségről megállapítható az, hogy szigorú. Ezzel azonban egyet lehet érteni, mert ők rendelkeznek információkkal, és nemcsak saját, hanem közreműködőjük magatartásáért is felelősséggel tartoznak.

¹¹⁴ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 4.§.

¹¹⁵ EBH 2006.1404 Az utazási iroda prospektusa: „Itt mindig süt a nap, a nyár kellemesen meleg, a szálloda homokos tengerparton fekszik, a szálloda medencéje, a napernyők és ágyak térítésmentesen használhatók.” Az utasok tapasztalat a helyszínen: a szállodát autót választotta el a tengerparttól, az időjárás az év azon szakában nem alkalmas nyári pihenésre, és a napágyak és ernyők nem ingyenesen használhatók.

¹¹⁶ Az autóban kár is keletkezett, amikor a szűk úton megcsúsztak az utasok.

¹¹⁷ BH 1998.278.

Elvárható, hogy olyan szakértelemmel rendelkezzenek, amivel egy átlagos utasnak nem kell. Ez a szakértelem az, ami miatt a fogyasztók utazási irodákkal kötnek utazási szerződést, és nem vállalkoznak arra, hogy maguk szervezzék meg nyaralásukat.

3.2.5.4. Elvárhatóság

Az elvárható magatartás alapelve társadalmi elvárást jelent, azt, hogy általában milyen magatartást vár el a társadalom az adott helyzetben polgáraitól. A bírói gyakorlat tovább tipizálta az elv jelentést tartalmát, mely alapján megállapítható, hogy a szervezeti forma, a specializálódás magasabb követelmények elvárását teszi indokolttá.¹¹⁸

Ez azt jelenti, hogy az utazásszervezőkkel kapcsolatban érvényesül azon elvárás, hogy saját szakterületüket, valamint a szakterületükre vonatkozó jogszabályokat alaposan ismerjék, megfelelő információkkal lássák el a fogyasztókat, külön figyelmeztetve őket a terület specialitásaira, eltérő tulajdonságaira, veszélyforrásokra, rendhagyó helyzetekre.

A tájékoztatási kötelezettség és az elvárhatóság követelménye szorosan kapcsolódik egymáshoz. Az elvárás a szállásadók és utazási vállalkozók felé az, hogy alaposan és tényszerűen tájékoztassák a fogyasztókat a szállás- és utazás körülményeinek valamennyi tulajdonságáról. Az elvárhatóság elve ezért a fenti elvek, és a tájékoztatási kötelezettség mellett gyakori hivatkozási alapja a bírósági döntéseknek, amire vizsgáljuk meg néhány példát.

Az utasok egyhetes tunéziai tengerparti nyaralásra fizetettek be. A nyaralás második napján medúzák árasztották el a fürdőhelyet, és a fürdőző vendégeket összezsípték. A kialakult viszketegség miatt a nyaralás következő öt napján az utasok nem tudtak fürödni, nem tudták élvezni a kifizetett szolgáltatásokat. A bíróság álláspontja szerint az utazási irodának tudnia kellett volna, hogy az év adott időszakban medúzák lepik el ezt a tengerparti szakaszt. A veszélyről azonban nem tájékoztatta az utasokat. A bíróság ezért alaposnak ítélte az utasok kérelmét, amiben kérelmezték az utazási iroda felelősségének megállapítását, az őket ért nem vagyoni károk és a szolgáltatás értékcsökkenésének megtérítését.¹¹⁹

¹¹⁸ SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/> (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

¹¹⁹ SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009. 16., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 48. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

Egy másik esetben az utazási iroda tájékoztatójában úgy hirdette a szállodát, hogy annak minden szobája tengerre néz. Az utas kifejezetten ezen információ ismeretében kötötte meg a szerződést. A szállodán időközben átalakítások történtek, egy újabb szárnyal bővült. Így a szobáknak már nem mindegyikére volt igaz az állítás, hogy ablakuk tengerre néz. Az utast egy nem tengerre néző szobában helyezték el. A szálloda magát az utazási irodát sem értesítette erről a tényről, azonban a bíróság álláspontja szerint az utazási iroda nem védekezhet azzal, hogy nem tudott a változásról, az utazási irodától elvárható, hogy pontos és naprakész információi legyenek arról a helyről, ahová utasait küldi, valamint közreműködői tevékenységéről. A bíróság ez alapján díjcsökkentésre és nem vagyoni kártérítésre kötelezte az utazási irodát.¹²⁰

A következő jogesetben az utas nem tájékoztatta az utazási irodát egészségi állapotáról, és ezt képezte a jogvita kiindulópontját. Az utazási iroda tájékoztatójában kiemelten szerepelt, hogy az útra csak olyanok vállalkozzanak, akik jó egészségi állapotban vannak, mert az út megterhelő lesz a szervezetre a magasság okozta oxigénhiány miatt. Az utas ennek ellenére nem szólt asztmájáról, és az utazás felénél hazatérni kényszerült. Ezt követően a részvételi díj visszafizetését követelte. A bíróság azonban elutasította keresetét, s kifejtette, hogy saját magának okozott kellemetlenséget az utas azzal, hogy a figyelmeztetés ellenére is részt vett az utazáson, és állapotáról nem tett említést az irodánál.¹²¹

Az elvárható magatartás elve nem áll meg annak rögzítésénél, hogy aki nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható annak magatartása felróható, ami a felelősségét megalapozza, hanem folytatja a definíciót. Saját felróható magatartására ugyanis előnyök szerzése végett senki sem hivatkozhat. Ha az utazásszervezők nem teljesítik tájékoztatási kötelezettségüket, ami nekik felróható, abból nem szerezhettek előnyöket. Példaként az alábbi eseteket hozhatjuk fel.

A szállodában felmostak, azonban nem tettek ki a csúszásveszélyre figyelmeztető táblát. A vendég elcsúszott. A hotel a vendég kárából nem szerezhett előnyt, így kártérítést kell fizetnie, mivel tájékoztatási kötelezettségét felróhatóan elmulasztotta.¹²²

Az utazási iroda nem foglalta írásba a szerződést, majd amikor az utas kifogásolta a szolgáltatás minőségét, arra hivatkozott, hogy közöttük nincs szerződés, így nem köteles

¹²⁰ 4.P.51 698/2007. PKKB.

¹²¹ SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusból*, 2009. 16., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 48. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

¹²² 47.Pf.21002/20034. FB.

díjvisszatérítés vagy kártérítést fizetni. A bíróság kimondta, hogy az utazási irodának felróható a szerződés írásba foglalásának elmaradása, az ő kötelessége erről gondoskodni, így saját felróható magatartására nem hivatkozhat, nem tagadhatja meg az utas megalapozott kárigényt megtérítését.¹²³

Amennyiben az utazási iroda magatartása felróható, azonban az utas sem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, az utazási iroda az utas magatartására hivatkozhat. Az utas magatartását önhibának tekintjük, ami alatt a bírói gyakorlat azt érti, amikor a károsultnak számolnia kellett vagy számolhatott azzal, hogy kára keletkezik magatartásából.

Ha mind a két fél felróhatóan járt el, kármegosztásra kerülhet sor.

A bíróság a közrehatások arányában kötelezte a károk megtérítésére azt a vendéget, aki nem tájékoztatta arról a szállásadó lovasudvart, hogy még csak pónin lovagolt, míg a lovasudvar arra nem figyelmeztette a vendéget, hogy a hátsólovas nehéz megülni, az különösen szilaj. A ló rögtön ledobta a vendéget magáról, aki ezt követően kártérítési keresetet terjesztett elő a bíróságon. A kár lehetett volna a vendég önhibája is, azonban a fogadós sem tett eleget kötelezettségeinek, magatartásuk felróható volt. A vendég ezért hivatkozhat a fogadós felróható magatartására, részben kötelezve őt a károk megtérítésére.¹²⁴

Egy másik tanúságos esetben a vendég az antik ékszeróráját nem tette be a szálloda széfjébe. Éjszaka a portás véletlen megnyomta a tűzriasztót, és az álmából felriadó vendég leütötte az órát, ami összetört. A vendég nem úgy járt el, ahogy az elvárható, így a kár itt is lehetne önhiba, azonban a szálloda magatartása is felróható volt, a portás indokolatlanul hozta működésbe a tűzriasztót. Ezért a vendég joggal hivatkozhat a szálloda felróható magatartására, a bíróság azonban a kármegosztás szabályai alapján nem a teljes kár, csak annak egy részének megtérítésére kötelezte a szállásadót.¹²⁵

Megállapítható összegzésképpen, hogy az utazási irodák felelőssége különleges szakértelmük miatt terhesebb, azonban az utas oldalán felmerült önhiba és rosszhiszemű magatartás alapot ad az utazási irodának, hogy egészben vagy részben mentesülni tudjon az őt terhelő szigorú felelősség alól.

¹²³ 23152/2000 FB.

¹²⁴ SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 19. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

¹²⁵ SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 62. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

3.2.6. Bizonyítás

A bizonyítás a polgári eljárásjog szabályai szerint mindig azt terheli, akinek érdekében áll, hogy állítását a bíróság igaznak fogadja el.¹²⁶ Utazásszervezőknél ez azt jelenti, hogy őket terheli a tájékoztatási kötelezettség, így nekik kell bizonyítani, hogy kötelességüket hibátlanul, a szerződésben és a jogszabályokban előír mennyiségben és minőségben teljesítették. Az utazásszervezőknek kell bizonyítani, hogy a szolgáltatás tulajdonságaival kapcsolatosan teljes tájékoztatást adtak a fogyasztóknak. A bizonyítás súlyos terhet róhat az utazási vállalkozókra, ezért is követeli meg a kormányrendelet, hogy írásba foglalják a szerződést, a tájékoztatást, és azt adják át az utasnak, aki az átvétel tényét és a tájékoztatásban foglalt adatok megismerését aláírásával elismeri. A bizonyítás teher más irányban is igaznak bizonyul. Azt, hogy az utas a személyével kapcsolatos tényeket közölte a szolgáltatóval, neki kell bizonyítani.

Köztudomású tények esetén más a helyzet. A Polgári Perrendtartásról szóló törvény értelmében a köztudomású tényeket nem kell bizonyítani, s ezekről tájékoztatást sem kötelesek adni az utazásszervezők, a köztudomású tényekről való tájékoztatás hiánya nem alapozza meg felelősségüket.

Köztudomású ténynek minősül például az ár-apály jelenség. Egy osztrák jogeset tényállása szerint az utas kifejezetten búvárkodás és strandolás miatt a kenyai partot választotta szabadideje eltöltésének helyszínéül. Mivel azonban apálykor indult búvárkodni, a mozdulatlan, sekély víz miatt csónakot kellett bérelnie, és azzal bevitetnie magát a mélyebb vízbe. Hivatkozással arra, hogy a vízállásról nem tájékoztatta őt az utazási iroda, a felmerült többletköltségek érvényesítése végett kártérítési keresetet adott be a bécsi bíróságon. A bíróság azonban elutasította keresetét, mert az apály és a dagály váltakozása olyan köztudomású ténynek minősül, amiről nem kell, hogy külön felvilágosítást adjon az utazási iroda.¹²⁷

Olyan szempontból fontos az ítélet, és a köztudomású tényekre való hivatkozás jelentősége, hogy az utazási irodák felelőssége ezeknek a tényeknek és az ítélkezési gyakorlatnak köszönhetően nem válik parttalanná.

¹²⁶ 1952 évi III. törvény 3.§ (3)-(5) bekezdései, valamint 163.-166.§§.

¹²⁷ Handelsgericht Wien, 12.4.1999. IR 119/99t.

3.2.7. Biztatási kár

Mindenképpen ki kell térni röviden a polgári jog egy, az utazási szerződések körében előforduló intézményére, a biztatási kárra.^{128,129} A jogintézmény biztosítja arról a jóhiszemű felet, hogy amennyiben a másik fél szándékos magatartása őt alapos okkal olyan magatartásra indítja, amelyből önhibáján kívül károsodás éri, és nincs közöttük szerződéses jogviszony, a bíróság a kárnak részben vagy egészben való megítélésre kötelezheti a szándékos magatartást tanúsító felet. A döntés során a bíróságnak kellően körültekintően kell eljárnia, mert a biztatási kárt a saját döntésért viselt felelősségtől csak egy vékony határvonal választja el.

Biztatási kár lehet így, ha az utazási iroda időt és pénzt áldoz arra, hogy az utas egyedi igénye alapján szervezzen meg egy utat, azonban végül az ajánlatkérés után az utas mégis visszalép a szerződéskötéstől. Egy másik gyakori példája az utazási szerződéseknél és szálláshelyszerződéseknél előforduló biztatási kárnak, amikor az utas lefoglalja a szobát, és bár nem mondja azt le, nem érkezik meg, s a szálloda így már nem is tudja kiadni a szobát.¹³⁰

A bíróság esetről esetre vizsgálja azt, hogy a vállalkozással együtt járó normális kockázatba mi fér bele, és mi nem. Ha úgy ítéli meg, hogy a fogyasztó adott magatartása még belefér a vállalkozás természetéből adódó kockázatba, akkor nem fogja megítélni a biztatási kárt.

Lényeges az is, hogy ne legyen szerződés a felek között, mert akkor már a szerződésszegés szabályait kell alkalmazni.

3.3. A szerződések megszűnése

A felek közös megegyezéssel megszüntethetik a szerződést, illetve a felek bármelyike egyoldalúan felmondhatja azt.¹³¹

A megszűnés azt jelenti, hogy a szerződés a jövőre nézve szűnik meg. További szolgáltatásokkal már nem tartoznak a felek, azonban a megszűnésig vállalt

¹²⁸ 1959. évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről, 6.§.

¹²⁹ 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (új Ptk.), 6:587. §. Az új Ptk. csupán az elhelyezését változtatja meg a biztatási kárnak, szabályait nem. Utaló magatartás név alatt az egyéb kötelelemkeletkeztető tények körében, a kötelmi jogban került szabályozásra.

¹³⁰ SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 20. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

¹³¹ Valamelyik fél egyoldalú felmondását elállásnak nevezzük.

kötelezettségeket teljesíteni kell. Így amikor a vendég 7 éjszakára foglal szobát, azonban a megérkezésekor bejelenti, hogy csak két éjszakára marad, a harmadik napon elutazik, akkor a felek megszüntetik a szerződést. A vendég csak a két éjszaka árát kell, hogy kifizettesse, míg a szálloda kiadhatja másnak a szobát. A megszűnésig vállalt kötelezettségeket azonban teljesítik, a vendég fizeti a két éjszaka, három nap alatt igénybe vett szolgáltatásokat, a szálloda pedig köteles nyújtani az igénybe vett, és kifizetett szolgáltatásokat.¹³²

Az elállás a szerződés egyoldalú felmondását jelenti. Egyoldalú elállásra csak korlátok között van lehetősége a feleknek. Csak az a fél lesz jogosult elállási jogával élni, akit erre jogszabály vagy szerződés feljogosít. Az utazási szerződés megszűnése kapcsán sajátosan alakul az elállási jog gyakorlásának és jogkövetkezményeinek a problémája.

Az utazásszervező az utazás megkezdése előtt legkésőbb 20 nappal írásban tett nyilatkozattal elállhat a szerződéstől.¹³³ Ha az utazásszervező nem az utas érdekkörében felmerült okból állt el a szerződéstől, akkor az utas az eredetivel azonos vagy magasabb értékű helyettesítő szolgáltatásra tarthat igényt. Ha helyettesítő szolgáltatást nem képes nyújtani az utazási vállalkozó, akkor az utas követelheti a teljes befizetett díj azonnali visszafizetését, valamint a díj után a jegybanki alapkamattal megegyező mértékű kamatot.

A fenti jogkövetkezményeken túl az utazásszervezőnek meg kell térítenie az elállás következtében az utasnál felmerült vagyoni és nem vagyoni kárt. Azonban két esetben lehetősége van mentesülni kártérítési kötelezettsége alól:

- egyrészt ha elállására *vis maior* miatt, vagyis általa előre nem befolyásolható, ésszerűen el nem hárítható olyan külső körülmény miatt került sor, amelyet szerződéskötés idején nem látott és ésszerű elvárhatóság mellett nem láthatott előre;
- másrészt, ha a jelentkezők létszáma nem éri el a meghirdetett legalacsonyabb résztvevőszámot, és az utazásszervező elállási jogának gyakorlásáról az utast írásban, az utazási szerződésben megjelölt időtartamon belül tájékoztatta.

Az utast is megilleti az elállás joga, ráadásul szélesebb körben és enyhébb feltételek mellett, mint az utazásszervezőt. Az utas ezek alapján a szerződéstől az utazás

¹³² SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 28. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

¹³³ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet az utazási szerződésekről, 9.§.

megkezdése előtt írásbeli nyilatkozatával bármikor elállhat.¹³⁴ Ha nem a saját érdekkörében felmerült okból áll el a szerződéstől, követelheti kárának megtérítését. Különösen ilyen oknak minősül, ha a jogszerűen eszközölt díjemelés mértéke a 8%-ot meghaladja, vagy az úti célt vagy az ahhoz vezető útvonal olyan területet érint, amely a külügyminiszter honlapján „utazásra nem javasolt” területként szerepel.

Amennyiben az utas nem az előző bekezdésben megjelölt okból kifolyólag áll el a szerződéstől, elállási jogának gyakorlása bánatpénz fizetéséhez kiköthető. A bánatpénz mértékét a kormányrendelet korlátok közé szorítja, aminek mértéke nem haladhatja meg a szolgáltatás díját. A bánatpénz megállapítható átalányban is, a szolgáltatás díjának – a részvételi díjnak – százalékában kifejezett összegként.

Az utas elállási jogát érvényesen kizárólag írásban gyakorolhatja. A szóban bejelentett elállást az utazásszervezőnek figyelmen kívül kell hagynia. Egyebekben az utas elállási jogával indokolási kötelezettség nélkül élhet.

Az elállás a szerződés megkötésének időpontjára, visszamenőleges hatállyal szünteti meg a szerződést, így egyik fél sem követelhet teljesítést. Mivel a jogszabály, illetve a szerződés maga mondja ki, hogy az utas bármikor elállhat a szerződéstől, ez nem minősül jogellenes cselekménynek. Ennek következtében az utastól nem követelhető sem kártérítés, sem kártalanítás. Az utazásszervező csak a bánatpénz iránti követelését érvényesítheti.

Ha az utas az utazást megelőző 60. napnál korábban áll el a szerződéstől, az utazásszervezőnek az egész összeget vissza kell fizetnie, bánatpénz ilyen korai elállás esetén nem jár. Az utas által befizetett összegből az utazási iroda nem vonhat le semmit, kamatot sem számolhat fel.¹³⁵

Az utasnak az utazás megkezdését megelőző harmincöt napnál, szálláshely (apartman) igénybevételére irányuló utazási szerződés esetében pedig negyvenöt napnál korábbi elállásakor bánatpénzként legfeljebb a szolgáltatás díjának, tehát a részvételi díjnak a tíz százaléka követelhető ki.¹³⁶ A bánatpénz összege akkor sem haladhatja meg a részvételi díj összegét, ha az utas 35 napnál később áll el. A bánatpénz mértékét az utazási szerződésben pontosan meg kell határozni. Azonban ha az utazási iroda a teljes részvételi díjhoz viszonyítva állapítja meg a bánatpénz összegét, az tisztességtelennek minősül. Ennek magyarázata, hogy a részvételi díj a megrendelt szolgáltatások árát

¹³⁴ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet az utazási szerződésekről, 8.§ (1) bekezdés.

¹³⁵ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet az utazási szerződésekről, 8.§ (8) bekezdés.

¹³⁶ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet az utazási szerződésekről, 8.§ (9) bekezdés.

jelenti, míg a teljes részvételi díj a különböző adókat és illetékeket is magában foglalja. Ha az utas nem veszi igénybe az utazási iroda által kínált szolgáltatás, annak nem keletkezik adó- és más közteher-fizetési kötelezettsége. Méltánytalan lenne ezért azt az összeget is követelni az utason, amit az utazási vállalkozónak nem kell költségként megfizetnie.

A kormányrendelet két ok valamelyikének fennállásakor megtiltja az utazási irodának, hogy bánatpénz fizetéséhez kösse az utas elállási jogának gyakorlását. Nem követelhető bánatpénz:

- ha az utazásszervező az utazási szerződés lényeges feltételét az indulás előtt rajta kívül álló okból kívánja jelentősen módosítani, így különösen, ha a díjemelés mértéke a nyolc százalékot meghaladja,
- ha az úti cél vagy az ahhoz vezető útvonal olyan területet érint, amely – az utazási szerződés megkötését követően – a külpolitikáért felelős miniszter által vezetett központi államigazgatási szerv honlapján az „utazásra nem javasolt” utazási célszágokat és térségeket megjelölő felsorolásba felvételre kerül.¹³⁷

A bírói joggyakorlatnak az elmúlt években bőven volt alkalma kifejni álláspontját abban a kérdésben, hogy mi minősülhet a szerződés jelentős módosításának. Az esetjog alapján jelentős szerződésmódosításként értékelhető a részvételi díj emelésén kívül, ha az utazás módja megváltozik, és repülőgép helyett busszal szállítják az utasokat a nyaralás helyszínére;¹³⁸ ha a kifizetett *all inclusive* ellátás helyett csak reggelit kap a vendég;¹³⁹ vagy például ha az eredetileg lefoglalt szálloda helyett egy 105 km-rel távolabb lévő hotelbe szállítják el az utast.¹⁴⁰

Amennyiben az utas azért áll el a szerződéstől, mert a területet a külpolitikáért felelős miniszter „utazásra nem javasolt” helynek minősíti, akkor fontos az a kitétel, hogy a szerződés megkötése után kerüljön sor e minősítésre. Ha az utas már a szerződés megkötése előtt már tudott a terület leminősítéséről, akkor utóbb nem illeti meg az elállási jogának gyakorlása, kizárólag akkor, ha megfizeti a bánatpénzt. Ez az indok a *clausula rebus sic stantibus* elvére vezethető vissza. Csak annyiban illeti meg a feleket az elállás joga, ha a körülményekben utóbb lényeges változás következett be. Ha nem beszélhetünk lényeges körülményváltozásról, akkor a *pacta sunt servanda* alapelvének

¹³⁷ Itt elállás helyett az utas helyettesítő szolgáltatást is választhat, amennyiben pedig a helyettesítő szolgáltatás díja nem éri el az eredeti szolgáltatás díját, úgy a díjkülönbözetet köteles megtéríteni az utazásszervező az utasnak.

¹³⁸ 4.P.630066/2002. PKKB.

¹³⁹ 5.P.50.184/2002. PKKB.

¹⁴⁰ 47.Pf.27322/2002. FB.

megfelelően a felek között törvényerővel bír a szerződés, és köteles azt teljesíteni a felek.

4. Az európai utazási csomag és a magyar utazási szerződés

Az Európai Községek Tanácsa a Bizottság javaslatára és az Európai Parlamenttel együttműködve 1990. június 13-án elfogadta a szervezett utazási formákra vonatkozó irányelvét¹⁴¹ (a továbbiakban: Irányelv) annak érdekében, hogy ezáltal biztosítsa a szervezett utazási formákhoz kapcsolódó szolgáltatásnyújtás szabadságát, egyenlő versenyfeltételeket teremtsen a tagállamokban, hozzájáruljon a közös piac fejlődéséhez és a fogyasztók minél teljesebb védelméhez.

Az Irányelv első cikkében meghatározza megalkotásának fő célját, az Európai Unió tagállamainak területén értékesített vagy értékesítésre kínált utazási formák szabályanyagának tagállami összehangolását, a jogközelítést, függetlenül az egyes tagállamok szabályozási szintjétől.¹⁴² Az Irányelv minimum-harmonizációs kötelezettséget ír elő a tagállamoknak.¹⁴³ Ez azzal a kötelezettséggel jár, hogy a tagállamok szigorúbb szabályokat elfogadhatnak az Irányelv implementálása során, illetve a meglévő, és szigorúbb szabályokat fenntarthatják, azonban a védelem szintjét az Irányelv védelmi szintjéhez képest nem csökkenthetik a fogyasztók hátrányára.

A második cikkben a terület alapfogalmihoz kapcsolódó értelmező rendelkezéseket határoz meg. Kifejtésre kerül a szervezett utazási forma, a szervező, a közvetítő, valamint a fogyasztó és az utazási szerződés definíciója.

Szervezett utazási forma az egyes meghatározott tényezők – így az utazás, a szállás vagy az utazáshoz, szálláshoz közvetlenül nem kapcsolódó egyéb idegenforgalmi szolgáltatások, amelyek a szervezett utazási forma jelentős részét kiteszik – közül legalább két tényező előre rögzített kombinációja, amennyiben azokat egy összesített áron értékesítették vagy kínálták értékesítésre, azonban csak abban az esetben, ha a szolgáltatás a 24 órás időintervallumot meghaladja vagy éjszakai szállást is magában foglal. Az Irányelv rendelkezik arról, hogy az egyes szolgáltatások külön történő számlázása nem jelenthet vagy eredményezhet mentesülést a szervezők vagy közvetítők oldalán az Irányelvben foglalt rendelkezések alól.

¹⁴¹ A Tanács 90/314/EGK irányelve a szervezett utazási formákról.

¹⁴² Értem itt az irányelv rendelkezései alapján azt, hogy egyes tagállamok törvényben, mások rendeleti szintű jogforrásban, míg néhány tagállam közigazgatási rendelkezéseiben szabályozza az adott témakört.

¹⁴³ A Tanács 90/314/EGK irányelve 8. cikk.

A magyar szabályozás az Irányelv meghatározásának elemeit átveszi, szervezett utazási forma helyett azonban utazási csomag elnevezés alatt használ. A kormányrendelet az irányelvben meghatározott három tényezőt tovább bontja, melynek következtében a következő lehetőségek közül kell legalább két elemet tartalmazni az utazásszervező vagy közvetítő által összeállított csomagnak:

- személyszállítás,
- szállás,
- egyéb turisztikai szolgáltatások, különösen étkezés, idegenvezetés, szórakoztató- és kulturális program.

A 281/2008. kormányrendeletet megelőzően a 214/1996. számú kormányrendelet rendelkezett az utazási és utazást közvetítő szerződésekről. Ez a jogszabály már az Irányelvnek való megfelelés jegyében született meg, azonban még nem teljesen vette át annak minden lényegesebb rendelkezését. Beépítette a szervezett utazás irányelvben megtalálható fogalmát szabályanyagába, elsődleges definícióként azonban megtartotta a Polgári Törvénykönyvből és az utazási szerződésekről Magyarországon először külön jogszabályban rendelkező 11/1978. (III. 1.) MT rendelet definícióját.¹⁴⁴ Újítást jelent azonban az, hogy az Irányelv hatására az utazási szerződés fogalmában az utazási iroda helyett utazásszervező- és közvetítő tevékenységet végző utazási vállalkozóról beszél.

Az Irányelv következő definíciója a szervező és közvetítő fogalmakat határozza meg. A szervező olyan személy, aki nem csupán alkalmyszerűen, hanem rendszeresen szervezett utazási formákat szervez, és azokat közvetlenül vagy közvetítő útján eladásra, értékesítésre kínálja. A közvetítő következésképpen olyan személy, aki az utazásszervező által megszervezett utazási formát értékesíti, vagy eladásra kínálja. Ezek a fogalmak nem az utazási szerződésről szóló kormányrendeletben kerültek meghatározásra. 2009. október 1-ig az utazásszervező- és közvetítő tevékenységről szóló 213/1996. (XII. 23.) kormányrendelet¹⁴⁵ tartalmazta, hogy ki minősül utazásszervezőnek- és közvetítőnek. Ennek értelmében szervező az a személy, aki saját szervezésű vagy egyedi megrendelés szerint összeállított utazást belföldről belföldre, belföldről külföldre, illetőleg külföldről belföldre közvetlenül vagy közvetítő útján értékesít, valamint aki külföldi utazásszervező Magyarországra történő utazásait

¹⁴⁴ 11/1978. (III. 1.) MT rendelet 2.§ (1) bekezdés: Utazást szervező szerződés alapján az utazási iroda köteles a szerződésben meghatározott utazásból, az út egyes állomásain való tartózkodásból és az ezzel összefüggő részszolgáltatásokból (szállás, étkezés, idegenvezetés, szórakozás, kulturális program, stb.) álló szolgáltatást teljesíteni, az utas pedig köteles a díjat megfizetni.

¹⁴⁵ A 213/1996. (XII. 23.) Kormányrendelet a mai napig hatályban van, kisebb módosításokkal.

belföldön szervezi, illetőleg külföldi utazásszervező vagy egyéni utas részére Magyarországra történő utazásokat értékesít, külföldről külföldre történő utazást szervez, továbbá aki külföldi szálláshelyet belföldön értékesít.¹⁴⁶ Közvetítőnek az minősült, aki belföldi utazásszervező megbízottjaként vagy külföldi utazásszervező bizományosaként köt utazási szerződéseket. Jelenleg ezt a két fogalmat a kereskedelemről szóló 2005. évi CLXIV. törvény 2.§ 25-26. pontjában találjuk meg.¹⁴⁷ Az Irányelv külön meghatározza a fogyasztó fogalmát, míg az utazási szerződésekről szóló kormányrendelet¹⁴⁸ utasról beszél, és nem definiálja pontosan a fogalmát. A fogyasztó fogalom tágabb jelentéssel bír, és szélesebb körnek biztosít védelmet, ezért használatának egyik indoka, hogy az Irányelv a fogyasztók maximális védelmére törekszik. A fogyasztó jelenti egyrészt a megbízó felet, aki igénybe veszi vagy a megállapodás alapján igénybe fogja venni a szervezett utazási formát; másrészt a kedvezményezettet, akinek nevében a megbízó fél köt utazási szerződést az utazási forma megvásárlásáról, utolsó sorban pedig magába foglalja az engedményt, akire a megbízó fél vagy valamely kedvezményezett utóbb átruházza az utazási formát, az elutazáshoz való jogot.

Az Irányelv rendelkezéseihez képest többletelem a magyar szabályozásban, hogy a kormányrendelet az értelmező rendelkezései között meghatározza azt, mit ért tartós adathordozó eszközön. Ez a fogalom az Irányelvben nem kerül bővebb kifejtésre. A kormányrendelet fogalomhasználatában a tartós adathordozó olyan eszköz, amely az utas számára átadott adatok hosszú ideig való tartós tárolását, valamint változatlan formában és tartalommal történő megjelenítését teszi lehetővé.

Az Irányelv 3. cikkében fogyasztóvédelmi garanciákkal bástyázza körül a fogyasztókat. A fogyasztóhoz eljuttatott leírás tartalma, mely az utazási formára, a szolgáltatás árára és a szerződéskötés egyéb feltételeire vonatkozik, nem lehet megtévesztő. Amennyiben az utazásszervező vagy közvetítő tájékoztató füzetet ad ki, annak olvashatóan, érthetően és pontosan kell tartalmaznia:

- a szervezett utazás árát,

¹⁴⁶ 213/1996. (III. 23.) Kormányrendelet 2.§ (2) bekezdés a) pont.

¹⁴⁷ Ez alapján utazásszervezői tevékenységnek minősül üzletszerű gazdasági tevékenység keretében személyszállítási, szállás- és egyéb turisztikai szolgáltatások (így különösen étkezés, idegenvezetés, szórakoztató, illetve kulturális program) közül legalább kettőnek az együttesét tartalmazó szolgáltatás (a továbbiakban: utazási szolgáltatás) összeállítása és nyújtása, míg utazásközvetítői tevékenység üzletszerű gazdasági tevékenység keretében utazási szolgáltatás nyújtására az utazásszervező megbízása alapján, annak nevében szerződések kötése.

¹⁴⁸ Valamint a már hatályon kívül helyezett utazási szerződésekről rendelkező 11/1978. (III. 1.) MT rendelet és a 214/1996. (XII. 23.) Kormányrendelet is az utas fogalmat használta.

- az úti célt, valamint az utazási eszközt, annak jellemzőit, kategóriáját,
- a szállás típusát, elhelyezkedését, kategóriáját illetve komfortfokozatát, főbb jellemzőit, a fogadó állam szabályai szerinti engedélyét¹⁴⁹ és idegenforgalmi besorolását,
- az étkezések rendjét,
- az útitervet,
- a vonatkozó vízum- és útlevél-előírásokat,
- az utazással és ott-tartózkodással kapcsolatos egészségügyi előírásokat,
- a megfizetendő teljes díjat, valamint a fizetés részleteit (előleg, következő részlet, teljes összeg befizetésnek időpontja),
- tájékoztatót arról, hogy milyen minimális létszám szükséges a szervezett utazás indításához.

A fenti adatokról információt tartalmazó részei a tájékoztató füzetnek – két esettől eltekintve – kötelezőek az utazásszervezőre és az utazásközvetítőre. Amennyiben a fogyasztót a szerződés megkötése előtt világosan és egyértelműen tájékoztatták az egyes részletekben bekövetkező változásokról és a tájékoztató füzet kifejezetten tartalmazza ezt a felhívást, illetve a változás csak később, a felek megállapodása alapján következnek be. Az Irányelv melléklete külön felsorolja az utazási szerződésbe foglalandó elemeket. Kötelező tartalmi eleme a szerződésnek a tájékoztató füzetben már felsorolt elemeken kívül:

- a látogatások, kirándulások, vagy egyéb szolgáltatások, amelyeket a szervezett utazási formára vonatkozó megegyezésen alapuló ár magában foglal,
- a szervező, közvetítő illetve szükség esetén a biztosító neve és címe,
- az utazás ára, jelezve az ármódosítási lehetőségeket, továbbá az egyes szolgáltatásokért felszámítandó illetékeket, adókat, díjakat (reptéri, behajózási, kihajózási illeték, idegenforgalmi adók), amennyiben azokat a szervezett utazási forma ára nem tartalmazza,
- az út lefoglalása során a fogyasztó által közölt külön kérések, amelyeket a szervező vagy közvetítő el is fogadott,

¹⁴⁹ A 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 4. § (1) bekezdés b) pontjában rögzíti ezt a követelményt, az utazásszervező illetve utazásközvetítő Utevr. szerint nyilvántartásba vételi számát kell a szerződésnek tartalmaznia.

- valamint az az időszak, amely alatt a fogyasztó panaszt tehet a szerződés nem teljesítése vagy nem megfelelő, nem szerződésszerű teljesítése miatt.

Ezek a garanciák a kormányrendeletben is kivétel nélkül megtalálhatóak, az Irányelv rendelkezéseihez hasonlóan vagy a tájékoztató füzet leírásában, vagy a megkötött utazási szerződés kötelező tartalmi elemei között szabályozva.¹⁵⁰ Az utazási szerződések szabályanyagáról Magyarországon korábban rendelkező 214/1996. (XII. 23.) kormányrendelet a tájékoztató füzet kötelező tartalmi kellékévé tette azt, hogy az utazásszervező az utazás célországában jellemző éghajlatról, életmódról, étkezési és közlekedési szokásokról, továbbá az utazás szempontjából jelentős, azonban a hazaitól eltérő szabályokról és szokásokról külön is tájékoztassa az utast. Véleményem szerint annak ellenére, hogy a bíróságok ezt elvárják az utazási irodákat terhelő tájékoztatási kötelezettség keretei között és a legtöbb utazási iroda a honlapján egy külön rovatban a mai napig megteszi, szükséges lenne ismét a kormányrendeletben is szabályozni. Hasznos lenne továbbá az, hogy az Irányelv is a tájékoztatási kötelezettség terjedelménél kötelezővé tegye ezeknek az információknak a fogyasztóval való megosztását. Ez az elvárható magatartás alapelvből és a tájékoztatási kötelezettség követelményeiből is következne. Az elvárható magatartás és a tájékoztatás, mint polgári jogi alapelvek szerepe ugyanis a bírói gyakorlatban kiemelkedő, a vonatkozó jogszabályi előírások mellett vagy azok hiányában segítségül hívhatók az adott eset eldöntésénél. Az alapelvek tartalma a bírói gyakorlatban az utazási szerződések témakörére vetítve az, hogy az utazásszervezőkkel és utazásközvetítőkkal kapcsolatban érvényesül az az elvárás, hogy saját szakterületüket, valamint a szakterületükre vonatkozó jogszabályokat alaposan ismerjék, megfelelő információkkal lássák el a fogyasztókat, külön figyelmeztetve őket a kiválasztott utazási csomag specialitásaira, eltérő tulajdonságaira, az esteleges veszélyforrásokra, rendhagyó helyzetekre. A bécsi Handelsgericht bíróság ezen alapelvek alapján megállapította az utazásszervező felelősségét abban az esetben, amikor az utazásszervező nem tájékoztatta a fogyasztókat arról, hogy Tunéziában az év bizonyos szakában medúzák áraszthatják el a partot. A medúzák a család nyaralásának második napján megérkeztek, és a fürdőző családot összecsípték, aminek következtében a nyaralás fennmaradó 5 napjában a család nem tudta élvezni azt, amire befizetett, helyette gyógykezeléseket kényszerült igénybe

¹⁵⁰ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 4.§, 13.§.

venni.¹⁵¹ Amennyiben a célország éghajlati, étkezési, közlekedési és egyéb szokásairól kötelező lenne tájékoztatni a fogyasztókat, akkor ez a jogvita a vonatkozó jogszabályokra alapítva is eldönthető lenne, mert bármennyire is alkalmazhatók az alapelvek és áthatják jogrendszerünk egészét, a fogyasztói szerződésekben számos jogvitának vehetnék elejét a szerződési szabadságot első ránézésre korlátozó, de valójában a tájékoztatási kötelezettséget pontosan meghatározó előírások jogszabályokba történő beépítésével.

Az Irányelv 4. cikk (1) bekezdése konkretizálja az utazási szerződés vagy a tájékoztató programfüzet kötelező tartalmi elemeit. Az a) pont alapján az útlevel- és vízumelőírásokkal kapcsolatosan írásban vagy más megfelelő módon a szerződés megkötése előtt a fogyasztót el kell látni bizonyos általános információkkal, például az érintett tagállam vagy tagállamok állampolgáira vonatkozó útlevel- és vízumelőírásokkal, azok beszerzésének várható időtartamára vonatkozó adatokkal. Szintén írásban vagy más megfelelő módon kell tájékoztatni a fogyasztót az utazással és ott-tartózkodással kapcsolatos egészségügyi előírásokról, például arról, milyen védőoltások szükségesek vagy javasoltak, iható-e a csapvíz, milyen gyógyszereket érdemes magukkal vinni.

A b) pont alapján az utazás megkezdése előtt megfelelő időben és módon köteles tájékoztatni az utazásszervező vagy utazásközvetítő a fogyasztót egyrészt a közbeni megállók, csatlakozások helyéről, idejéről, és az utas számára lefoglalt helyekről, azok részleteiről.¹⁵² Információkkal kell ellátni a fogyasztót az utazásszervező és közvetítő elérhetőségeire vonatkozóan is, hogy probléma esetén segítséget tudjon kérni. A tájékoztatóban fel kell tüntetni az utazásszervező és közvetítő helyi képviselőjének nevét, címét és telefonszámát. Abban az esetben, ha nincs ilyen, a helyi ügynökség adatait. Végül, ha ilyen képviselők sincsenek, a fogyasztót mindenképpen el kell látni egy segélykérő telefonszámmal vagy olyan információval, amely lehetővé teszi számára, hogy kapcsolatba tudjon lépni az utazásszervezővel vagy a közvetítővel. Amennyiben kiskorú külföldi tartózkodásáról vagy utazásáról van szó, akkor a fogyasztót az utazásszervezőnek vagy közvetítőnek el kell látnia olyan információkkal, amelyek lehetővé teszik a gyermekkel vagy a gyermek tartózkodási helyén egy felelős

¹⁵¹ SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009. 16., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/>, 48. (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

¹⁵² Például a vonaton hálókocsiban fog-e utazni az utas vagy amennyiben a szállítási eszköz hajó, hajókabinban vagy hálókabinban.

személlyel a közvetlen kapcsolat létesítését. Végül a b) pont alapján tájékoztatni köteles az utazásszervező vagy közvetítő a fogyasztót a fogyasztó részéről történő útlemondás, baleset, betegség vagy segítségnyújtás költségeinek fedezetére szolgáló biztosítás megkötésének lehetőségéről. Az Irányelv rendelkezéseinek megfelelően az a) és b) pontokban említett valamennyi követelménynek megfelel a magyar szabályozás. A kormányrendelet tartalmában vagy szó szerint alkalmazva követi az Irányelv előírásait. A 4. cikk (2) bekezdése a tagállamokat kötelezi arra, hogy a nemzeti szabályaikban legalább az Irányelv mellékletének felsorolásában szereplő feltételeket tegyék az utazási szerződések kötelező tartalmi elemévé.¹⁵³ Kötelezi az Irányelv a tagállamokat annak előírására is, hogy az utazási szerződés feltételeit írásban vagy egyéb hasonló módon rögzítsék a szerződő felek. A fogyasztó számára érthetőnek és hozzáférhetőnek kell lennie a szerződésnek. Biztosítani kell, hogy a fogyasztó a szerződés megkötése előtt tudomást szerezzen a feltételekről, továbbá a szerződés egy példányát át kell adni a fogyasztónak.¹⁵⁴ Természetesen az előző rendelkezés nem jelenti azt, hogy nem lehet egy utazási szerződést késve megkötni, vagy az utolsó pillanatban helyet foglalni egy szervezett utazásra.

A 4. cikk (3) bekezdése az utazás jogának más személyre történő engedményezésének jogát rögzíti. A fogyasztó helyett, akadályoztatása estén, a szervezett utazáson egy másik személy vehet részt, az, akire fogyasztó ezt a jogot átruházza, megfelel a szervezett utazási formára vonatkozó követelményeknek, feltéve, hogy erről a szándékáról az utazásszervezőt vagy a közvetítőt indulás előtt értesíti. Az Irányelv értelmében az utazásszervező vagy a közvetítő irányába az átruházó és az engedményes egyetemlegesen felelnek az egyenleg és az átruházásból származó többletköltségek kifizetéséért.

Hasonlóan szabályozza a kérdést a magyar jogban a 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet, amely biztosítja az utasnak azt a jogot, hogy az utazást más személyre engedményezze, melynek alapján az utas jogosult a szerződésben lekötött utazásban való részvétel jogát harmadik személyre átruházni. Az engedményezés tényéről haladéktalanul köteles értesíteni az utazásszervezőt. Amennyiben engedményezés történik az engedményező utas és az engedményes harmadik személy az engedményezést megelőzően keletkezett szerződéses kötelezettségeikért, valamint az

¹⁵³ A Tanács 90/314/EGK irányelve 4. cikk (2) bekezdés a) pont.

¹⁵⁴ A Tanács 90/314/EGK irányelve 4. cikk (2) bekezdés b) pont.

engedményezésből eredő igazolt többletköltségek megfizetéséért egyetemlegesen felelnek.¹⁵⁵

A 4. cikk (4) bekezdése szabályozza azt az esetkört, amikor a szerződéskötés után főszabályként nem változtatható árakat valamilyen oknál fogva mégis megváltoztatni kényszerül az utazásszervező. A változtatás jogával akkor élhet az utazásszervező, ha a következő konjunktív feltételek fennállnak:

- a szerződésben kifejezetten rendelkeztek a felek az árak csökkentésének vagy emelésének lehetőségéről,
- pontosan meghatározták hogyan kell a módosított árat kiszámítani,
- valamint a módosítás oka az alábbi 3 tényező egyikére vezethető vissza:
 - az üzemanyagköltségek, szállítási költségek változása,
 - az egyes szolgáltatás után fizetendő adók, illetékek, díjak változása (például: repülőtéri illeték, behajózási és kihajózási illeték, stb.)
 - az adott utazási formára alkalmazandó átváltási árfolyam (devizaárfolyam) változása.

Amennyiben a fenti feltételek fennállnak, azonban kevesebb, mint 20 nap van az utazás megkezdéséig, akkor nem módosíthatók az árak. Az indulási napot megelőző 20 nap tehát kivételt nem tűrően mentes az emelés alól. Az 214/1996. (XII. 23.) kormányrendelet bár főbb szabályaiban megfelelt az Irányelvnek, a kivételt nem tűrő periódust másképpen szabta meg, az utazás megkezdését megelőző 15 napra korlátozta ezt az időintervallumot. A hatályos kormányrendelet már teljes egészében megfelel az irányelv rendelkezéseinek. Az Európai Unióhoz való csatlakozásunk után egészen 2008. december 28-ig (a 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet hatályba lépéséig) mulasztásos jogsértést követett el a jogalkotó, hiszen az irányelv a 8. cikkében rendelkezik arról, hogy a fogyasztók védelme érdekében a tagállamok csak és kizárólag szigorúbb intézkedéseket fogadhatnak el vagy tarthatnak fent. A 15 napos emelést nem tűrő periódus fenntartása az utazásszervezőkre és közvetítőkre jelentett kedvezőbb szabályozást, az utas illetve fogyasztó számára azonban hátrányként jelentkezett, hiszen a tervezett induláshoz jóval közelebb eső időpontban értesült csak arról, hogy bizonyos feltételek bekövetkezése miatt az utazás költségei tovább emelkednek. Szükséges volt ezért a 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet elfogadása, amelyről elmondható, hogy az

¹⁵⁵ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 7. §.

Irányelv rendelkezéseinek az utazási szerződésben rögzített ár módosítása tekintetében teljesen megfelel.¹⁵⁶

Amennyiben mégis kénytelen az utazásszervező az utazási szerződés valamelyik feltételét – különösen az utazás árát – megváltoztatni az indulás előtt rajta kívülálló okból, akkor az Irányelv lehetőséget biztosít erre. A szervező a lehető legrövidebb időn belül köteles lesz erről a tényről tájékoztatni a fogyasztót, aki a következő döntések közül választhat:

- eláll a szerződéstől, „büntetés”, azaz bármilyen kártalanítás fizetése nélkül, vagy
- módosítják a szerződést,¹⁵⁷ és meghatározzák a változtatásokat, valamint azoknak az árra gyakorolt hatását.

Az Irányelv a fogyasztó számára is előírja azt a kötelezettséget, hogy az információk birtokában a legrövidebb időn belül tájékoztassa a döntéséről az utazásszervezőt vagy a közvetítőt.

A magyar szabályozás az utas elállási jogát az Irányelvnek megfelelően szabályozza abban az esetben, ha a szervezőn kívül álló okból az indulás előtti 20 napban kerülne sor a szerződés módosítására. A kormányrendelet azonban ettől tovább lép. Szabályozási körébe vonja azt az esetet is, amikor a fogyasztó nem az utazásszervező miatt szándékozik elállni a szerződéstől. Megadja az utasnak a jogot, hogy a szerződéstől az utazás megkezdése előtt egy írásban tett nyilatkozattal bármikor elálljon.¹⁵⁸ Az utas elállása nem jogellenes cselekmény, ezért kártérítés, kártalanítás nem követelhető. Azonban a kormányrendelet feljogosítja az utazásszervezőt, hogy bánatpénzt kössön ki erre az esetre. Az utas ilyenkor csak akkor állhat el a szerződéstől, ha a szerződésben előre, írásban kikötött bánatpénzt megfizeti.

Ha az utas az utazást megelőző 60. napnál korábban áll el a szerződéstől, az utazásszervezőnek az egész összeget vissza kell fizetnie, mert az utazás megkezdését megelőző hatvan napnál korábbi elállás esetére bánatpénz nem követelhető.¹⁵⁹ Az utasnak az utazás megkezdését megelőző harmincöt napnál, szálláshely (apartman) igénybevételére irányuló utazási szerződés esetében pedig negyvenöt napnál korábbi elállása esetére bánatpénzként legfeljebb a szolgáltatás díjának – a részvételi díjnak – tíz

¹⁵⁶ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 6. §.

¹⁵⁷ A Tanács 90/314/EGK irányelve a szervezett utazási formákról 4. cikk. (5) bekezdés fogalomhasználata alapján egy külön módosító záradékot kell elfogadni a szerződéshez.

¹⁵⁸ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 8. § (1) bekezdés.

¹⁵⁹ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 8.§ (8) bekezdés.

százaléka követelhető.¹⁶⁰ A bánatpénz összege egyebekben nem haladhatja meg a részvételi díj összegét, és mértékét a szerződésben pontosan meg kell határozni. A teljes részvételi díj százalékában nem lehet meghatározni a bánatpénz összegét, az már tisztességtelennek minősül.

A kormányrendelet két esetet szabályoz, amikor nem követelhető bánatpénz akkor sem, ha az utas az utazás megkezdése előtt kevesebb, mint 60 nappal áll el a szerződéstől:

- ha az utazásszervező az utazási szerződés lényeges feltételét az indulás előtt rajta kívül álló okból kívánja jelentősen módosítani, így különösen, ha a díjemelésk mértéke a nyolc százalékot meghaladja, köteles erről az utast haladéktalanul tájékoztatni és biztosítani számára az elállás jogát, vagy
- ha az úti cél vagy az ahhoz vezető útvonal olyan területet érint, amely – az utazási szerződés megkötését követően – a külpolitikáért felelős miniszter által vezetett központi államigazgatási szerv honlapján az „utazásra nem javasolt” utazási célországokat és térségeket megjelölő felsorolásba felvételre kerül.

Az Irányelv és a kormányrendelet biztosít bizonyos garanciákat a fogyasztónak, ha az elállására az utazási szerződés egyes kérdéseinek a fent részletezett megváltozása vagy más, a fogyasztónak fel nem róható okból kerül sor, illetőleg az utazásszervező áll el a szerződéstől a szervezett utazási forma indulás előtti törlésével. A három ok valamelyikének bekövetkezése esetén a fogyasztót a következő jogok illetik meg:

- Joga van egy azonos vagy magasabb szintű szervezett utazási formát igénybe venni, azonban csak akkor választhatja ezt, ha az utazásszervező vagy közvetítő tud ilyen helyettesítő szolgáltatást felajánlani. Amennyiben az utazásszervező illetve az utazásközvetítő az eredetinel alacsonyabb minőségi szintet képviselő szervezett utazási formát tud csak felajánlani, köteles a helyettesítő utazási formán túl az árkülönbözetet is visszatéríteni.
- A fogyasztónak joga van arra, hogy a teljes befizetett összeget visszakapja a lehető legrövidebb időn belül, amennyiben az utazásszervező vagy közvetítő nem tud helyettesítő szolgáltatást felajánlani. A kormányrendelet értelmében Magyarországon a befizetett összeg után a jegybanki alapkamatot is köteles lesz az utazásszervező vagy a közvetítő megfizetni.
- Az Irányelv felhatalmazást ad arra az egyes tagállamoknak, hogy a szerződés nem teljesítése esetén úgy rendelkezzenek nemzeti jogszabályaikban, hogy az

¹⁶⁰ 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet 8.§ (9) bekezdés.

utazásszervező illetve a közvetítő – amennyiben szükséges – a fogyasztó kártalanítására is köteles legyen, két esetet kivéve:

- az utazásszervező illetve a közvetítő elállására, az út törlésére *vis maior* miatt, vagyis a fél irányításán kívül eső, szokatlan, általa előre nem befolyásolható, ésszerűen el nem hárítható olyan külső körülmény miatt került sor, mely esemény akkor sem lett volna elhárítható, ha kellő gondossággal jár el. Ez alól azonban kivételt jelent a túlfoglalás esete.¹⁶¹
- az utazás törlésére azért került sor, mert a jelentkezők létszáma nem érte el a meghirdetett legalacsonyabb résztvevőszámot, és az utazásszervező az elállási jogról a fogyasztót írásban, a szervezett utazási formára leírásában megjelölt időtartamon belül tájékoztatták.

Az Irányelvnek való megfelelés érdekében a kormányrendelet szinte azonos módon szabályozza ezt a kérdést, és a 9. § (4) bekezdésében konkretizálja, mit kell kártérítés alatt érteni. Ha az utazásszervező vagy közvetítő nem az utas érdekkörében felmerült okból áll el a szerződéstől, akkor köteles az utas vagyoni és nem vagyoni kárát megtéríteni. A bírói gyakorlatban ez úgy jelenik meg, hogy amennyiben a szolgáltatás nem szerződészerű volt,¹⁶² a részvételi díj csökkentése mellett kötelezhetik az utazásszervezőt a felmerült vagyoni károk megtérítésére, és az utast személyében ért sérelem miatt nem vagyoni károk térítésére egyaránt.

Az Irányelv 4. cikk (7) bekezdése rendelkezik arról, hogy mi történik abban a helyzetben, ha az utazásszervező nem áll el a szerződéstől, de az utazás megkezdését követően a szolgáltatások jelentős részét nem tudja biztosítani, vagy úgy látja, hogy nem lesz képes azokat teljesíteni. Ilyen szituációban a szervező köteles az utazás zökkenőmentes folytatása érdekében megtenni a megfelelő intézkedéseket, mégpedig olyan formában, hogy a fogyasztót ezzel ne károsítsa meg. Ez alapján, ha többletköltség merül fel, azt a szervező nem terhelheti a fogyasztóra, illetve amennyiben alacsonyabb értékű a teljesített szolgáltatás, mint az eredeti, akkor a köztük lévő árkülönbség a szervező köteles megtéríteni a fogyasztónak. Ha a szervezőnek nem áll módjában ilyen intézkedéseket hozni, vagy a fogyasztó azt alapos okkal nem fogadja el, akkor a

¹⁶¹ Túlfoglalásról a légitársaságokban lehet beszélni, amikor több jegyet adnak el, mint amennyi férőhellyel rendelkezik a légi jármű, és ennek következtében egyes utasoktól – elsőként az önként jelentkezőktől – megtagadják a légi járműbe való beszállás jogát.

¹⁶² Például: ha nem tájékoztatták az utast, hogy az év adott időszakában medúzák lephetik el a partot, és a megjelenő medúzák összecsípiák, akkor túl azon, hogy a részvételi díjat csökkentenie kell az utazásszervezőnek, meg kell térítenie a vagyoni károkat (például kórházi kezelés), és még esetlegesen az utas nem vagyoni kárait is, ami abból adódik, hogy az utas egész évben olyan utazásra gyűjtögetett, ami rémálommá vált.

szervező köteles a fogyasztót az indulási vagy egy másik, a fogyasztó által elfogadott, visszaérkezési helyre szállítani. Ezért külön költséget nem számolhat fel, valamint ha szükséges, megtéríti a fogyasztót ért kárt.¹⁶³

Az Irányelv külön szabályozza a szervező és közvetítő felelősségét érintő kérdéseket.¹⁶⁴

Kötelezi a tagállamokat, hogy a szervező illetve a közvetítő felelősséggel tartozzon a szerződés megfelelő teljesítéséért, arra való tekintet nélkül, hogy az adott kötelezettségeket a szervező illetve a közvetítő, vagy az általuk igénybe vett más szolgáltató teljesíti. Az Irányelv rendelkezései értelmében az utazásszervezőt és a közvetítőt egyfajta objektivizált felelősség terheli a szerződés nem teljesítése vagy nem megfelelő teljesítése miatt. Három esetben mentesülnek a kár megtérítése alól:

- a fogyasztó magatartására vezethetők vissza a szerződés teljesítésének hiányosságai,
- a hibás teljesítés vagy a nem teljesítés egy olyan harmadik fél magatartásának következménye, aki nem áll kapcsolatban a szerződésben meghatározott szolgáltatások nyújtásával, és a hibát nem láthatta előre az utazásszervező illetve a közvetítő, vagy az elháríthatatlan volt,
- a szerződés nem teljesítése vagy nem megfelelő teljesítése *vis maior*, vagyis olyan esemény miatt következett be, amelyet a szervező, közvetítő irányításán kívül eső, előre nem látható körülmények okoztak vagy olyan esemény következtében álltak elő, amelyet a szervező illetve a közvetítő kellő gondossággal sem tudott volna megelőzni.

A fogyasztó magatartásából eredő nem szerződésszerű teljesítés esetét kivéve, a másik két mentesülése ok fennállása ellenére is köteles az utazásszervező, illetve a közvetítő azonnal segítséget nyújtani a fogyasztónak, ha nehézségei támadnak. A kormányrendeletben további pozitívumot jelent az az szabály, ami alapján a szervező köteles gondoskodni arról, hogy olyan idegenvezetésre jogosult személy vezesse a 15 főt meghaladó csoportot, aki ismeri a célország nyelvét vagy az ott általánosan használt világnyelvet. A 15 fős csoportnak azonos időpontban és azonos útvonalon azonos szolgáltatást kell igénybe vennie e feltétel teljesüléséhez. Ha a csoport nem igényel ilyen idegenvezetőt, akkor azt a szervező nem köteles biztosítani.

A magyar szabályozás az 1978-as MT rendelet idején még felróhatóságon alapuló kártérítési felelősséget alkalmazott az utazásszervezők és közvetítők általi károkozásra,

¹⁶³ 281/2008. (XI. 28.) Kormányrendelet 10. § (3) bekezdés.

¹⁶⁴ A Tanács 90/314/EGK irányelve 5. cikk.

azonban a gazdasági folyamatok és az irányelv hatására 1996-tól kezdődően bevezette a szervező, közvetítő objektivizált – kimentést kizárólag a három meghatározott feltétel valamelyikének teljesülése esetén engedő – felelősségét.

A kártérítés összegét korlátozhatja utazási formára vonatkozó nemzetközi egyezmény, illetve a személyi sérülésekből eredő károkat nem számítva, maga a szerződés is. A szerződésben kikötött korlátozás azonban nem lehet ésszerűtlen mértékű. Az utazási szerződés egyéb esetben nem térhet el az Irányelv rendelkezéseitől. A kormányrendelet szigorít az Irányelv rendelkezésein. A szerződésben a szervező felelőssége a részvételi díj összegének kétszeresét meghaladó része tekintetében korlátozható.

Amennyiben a fogyasztó az utazási szerződés teljesítése során hiányosságot tapasztal, írásban vagy más módon a lehető legrövidebb időn belül értesíti erről a szervezőt vagy a közvetítőt. Erről a fogyasztót terhelő kötelezettségről a szerződésben – érthetően és világosan megfogalmazva – tájékoztatni kell a fogyasztót. Ha a fogyasztó részéről reklamáció érkezik, azonnal intézkednie kell a szervezőnek vagy a közvetítőnek a probléma minél előbbi megoldása végett.¹⁶⁵

Az Irányelv 7. cikke előírja, hogy a szervezőnek, közvetítőnek biztosítékot kell nyújtania arra, hogy amennyiben fizetéképtelenné válnak, a fogyasztót indulási helyére vissza tudják szállítani, illetve ha még nem került sor az utazás megkezdésére, számára a befizetett összeget visszafizetik. A magyar szabályozás ennek a rendelkezésnek azáltal tesz eleget, hogy a 213/1996. (XII. 23.) kormányrendelet az utazásszervező és – közvetítő tevékenységről a 2. § (2) bekezdés c) pontjában az utazásszervezői tevékenység végzéséhez előírja meghatározott vagyoni biztosíték és annak igazolásának meglétét.

Az Irányelv további cikkei rendelkeznek arról, hogy az Irányelv rendelkezéseitől alacsonyabb védelmet biztosító jogszabályokat a tagállamok nem fogadhatnak el,¹⁶⁶ valamint azt az időpontot, ameddig a tagállamoknak meg kell felelni az Irányelvnek. A témában megszületett egyes nemzeti jogszabályokat a Bizottságnak kell bemutatni.

Megállapítható, hogy a magyar szabályozás – kisebb eltérésektől eltekintve – már az Európai Unióhoz való csatlakozása előtt is megfelelt az Irányelvnek, majd 2008-tól kezdődően, az EU-hoz való csatlakozáshoz képest megcsúszott újraszabályozás óta teljes a konformitás azzal, az abban foglalt védelmi szinttől magasabb védelmi szintet biztosítva a fogyasztóknak.

¹⁶⁵ A Tanács 90/314/EGK irányelve 6. cikk.

¹⁶⁶ A Tanács 90/314/EGK irányelv 8. cikk.

Véleményem szerint az, hogy az Irányelv minimum-harmonizációs kötelezettséget ír elő a tagállamok számára, üdvözlendő szabályozástechnika, hiszen az Irányelvnél magasabb védelmi szintet biztosító tagállamokat nem lenne ésszerű arra kötelezni, hogy csökkentsék a védelmi szintet. Az Irányelv legtöbb rendelkezése tekintetében tartható a minimumharmonizáció, mégis úgy gondolom, hogy néhány szabály esetében, például a szerződéskötést megelőző, a feleket terhelő tájékoztatási kötelezettség kapcsán, indokolt lehetne a maximum-harmonizáció bevezetése az Irányelv felülvizsgálata során.

5. Összegzés

Az utazási szerződések hatályos szabályozásáról elmondható, hogy az megfelel az Európai Unió elvárásoknak, és képes betölteni célját, a fogyasztók mind teljesebb védelmét.¹⁶⁷ A legtöbb probléma a szolgáltatói oldalon jelentkezik. Az utazási irodák és utazásszervezők igyekeznek a számukra hátrányt jelentő rendelkezések alkalmazását az általános szerződési feltételeikben kizárni. Teszik ezt mindhiába, hiszen a bíróságok többé-kevésbé konzekvensen megállapítják, hogy tisztességtelen szerződési feltételekről van szó, amely kikötés érvénytelen.

A hatályos kormányrendelet által nem szabályozott egyes kérdésekben a Ptk. háttérjogszabály szerepet tölt be. Következésképpen alkalmazhatók nemcsak a Ptk. különös részében elhelyezkedő, az utazási szerződésre vonatkozó speciális szabályok, hanem a törvény általános részében foglaltak is.

Az utazási szerződés során felmerült jogviták, vagyoni és nem vagyoni kártérítésre irányuló keresetek elbírálásánál látható, hogy a jogszabályokon túl milyen fontos szerepet töltenek be a bíróságok, valamint őket az ítékezésben segítő jogelvek, alapelvek. Az Európai Unió Bíróságának kiemelt szerepe van az Európa-szerte követett gyakorlat kialakításában. Véleményem szerint az alapelvek mind a hazai, mind a külföldi bíróságok gyakorlatában kiemelkedő szerepet játszanak, megkönnyítve a jogalkalmazók munkáját. Mind a magyar, mind a német, osztrák vagy más európai bíróság az együttműködés, a tisztességesség vagy az elvárhatóság és a megfelelő tájékoztatás alapelvei mentén dönt el egy jogvitát, természetesen a vonatkozó jogszabályi rendelkezések alkalmazásán túl.

¹⁶⁷ Az Európai Bizottság jelenleg is végzi a 90/314/EK irányelv felülvizsgálatát. Az Európai Bizottság sajtóközleménye: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-663_hu.htm (letöltés ideje: 2013. július 15.)

Úgy gondolom, hogy a további jogfejlesztésben is fontos és kívánatos ezen ítélkezési állandók eredményeinek megjelenése.¹⁶⁸

Érdemes lenne továbbá az utazási vállalkozók tájékoztatási kötelezettségét a kialakult ítélkezési állandók mentén újraszabályozni, és a vonatkozó jogszabályokba kógens rendelkezésként szabályozni, hogy pontosan mire kell kiterjednie az utazásszervező tájékoztatási kötelezettségének. Amennyiben egy ilyen kitétel bekerülne az Irányelvbe és a hazai kormányrendeletbe, az nagyban megkönnyítené nemcsak a jogalkalmazók, hanem a jogkövető vállalkozások helyzetét is. Jobbiztonságot teremtene azáltal, hogy az utazási vállalkozások teljes mértékben tisztában lennének azzal, mire kell feltétlen felhívni az utasok és fogyasztók figyelmét.

A Bizottság sajtóközleménye alapján az Irányelv felülvizsgálata során messzemenőig figyelembe veszik a joggyakorlat eddig elért eredményeit. Ennek fényében a szabályok modernizálásával, gyakorlatorientált megközelítésével készítik elő az Irányelv módosítási javaslatát, amelyben többek között kiszélesítenék az Irányelv hatályát, hatékonyabb jogorvoslati lehetőséget dolgoznának ki, és még nagyobb hangsúlyt fektetnének az információ-áramlásra, az utazásszervezők és –közvetítők tájékoztatási kötelezettségére.¹⁶⁹

Az utazási szerződéseknél fontos annak kiemelése is, hogy a fogyasztóvédelmi célok megvalósítása érdekében, valamint az utazási irodák információs előnyeiből kiindulva a jogalkotó megteremti az utazási vállalkozások felróhatóságtól vagy vétkességtől független, objektív felelősségét. Azt a szemléletet továbbviszik az európai uniós és a nemzeti jogalkotók, amikor az utazási szerződésekhez szorosan kapcsolódó és abból kivirágzó, különböző személyszállítási eszközöket üzemeltető fuvarozóknak is fokozatosan megteremti az objektív, vétkességet nem tűrő felelősségét. Az utazási szerződések szabályozása után a légifuvarozók felelősségét vonta az Európai Unió vizsgálat, majd szabályozás alá. Azonban nem állt meg itt, hanem külön-külön, kötelező erejű rendeletekben megteremtette a vasúttársaságok, a vízi személyszállítást végző szállítók, valamint az autóbuzsós utazást kínáló fuvarozók objektív felelősségét.

Ezért az utazási szerződés hazai és európai szabályozása után szükséges az utasoknak a személyszállítás során biztosított jogainak, valamint a fuvarozók kötelezettségeinek

¹⁶⁸ Az Európai Bizottság 2013. júliusi sajtóközleménye tükrözi, hogy a Bizottság is az Európai Unió Bírósága által kialakított joggyakorlat és a gyakori problémák oldaláról közelíti meg a 90/314/EK irányelv módosításának kérdését. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-663_hu.htm (letöltés ideje: 2013. július 15.)

¹⁶⁹ Az Európai Bizottság sajtóközleménye a 90/314/EK irányelv felülvizsgálatáról. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-663_hu.htm (letöltés ideje: 2013. július 15.)

vizsgálata, összehasonlító elemzése, végül pedig a jogszabályokból és ítélkezési gyakorlatból kitűnő kritikai észrevételek megfogalmazása.

II. A légiutasok jogai

1. A légitársasági jog kialakulásának gyökerei

A történelem folyamán a repülésben rejlő határtalan előnyök mellett annak veszélyeit is hamar felismerték az állam jogalkotási jogával felruházott közigazgatási szervek. A Montgolfier testvérek 1783. június 5-én mutatták be a nagy nyilvánosságnak léggömbjüket, amivel 300 méteres magasságba emelkedtek.¹⁷⁰ Az egy évvel később született rendőrségi határozat a repüléshez való jogot már engedélyhez kötötte. A gyors szabályozás indoka a lakosság védelme volt.

Rövid idő lefolyása alatt nyilvánvalóvá vált, hogy a léggömbök, valamint az újonnan elkészülő léghajók milyen kiemelkedő szerepet játszhatnak az államok közötti hadviselésben és a polgári légi szállításban egyaránt.¹⁷¹ Következésképpen szükségessé vált immáron nemcsak a lakossági felhasználás, hanem a háborús célokra történő igénybevétel korlátozása,¹⁷² továbbá a polgári légi szállítás szabályainak kidolgozása¹⁷³ nemzetközi szinten. Az első kísérletként értékelhető próbálkozásokat a légitársasági jogi szabályozására félbeszakította az első világháború kirobbanása. A háborút követően azonban beindult a menetrend szerinti légi járatokon történő személyszállítás.¹⁷⁴ Újra előtérbe került a légitársasági jog minden állam számára megnyugtató rendezése, ezért az antant légitársasági bizottsága előkészített egy Párizsban megrendezett nemzetközi konferenciát, melyen 1919. október 13-án elfogadták és aláírták az első olyan – a ratifikációs eljárást követően ténylegesen hatályba lépett – nemzetközi egyezményt,¹⁷⁵ mely a nemzetközi repülés szabályozását tűzte ki célul, huszonhét állam csatlakozásával. Hét évvel a Párizsi Egyezmény elfogadása után Spanyolország, Portugália, Közép- és Dél Amerika államainak többsége elfogadta – a Párizsi Egyezményhez sok hasonlóságot mutató – Madridi Egyezményt.¹⁷⁶

¹⁷⁰ A bemutatóra a Franciaországban található Annonayban került sor.

¹⁷¹ Személyek, poggyászok, valamint áruk légitársasági szállításában történő szállítása.

¹⁷² Az 1899-es Hági Békekonferencián született határozat a lövedékek és robbanóanyagok léggömbökről történő alkalmazásának tilalmáról szóló nemzetközi nyilatkozat, valamint annak meghosszabbításáról rendelkező 1907-es nemzetközi nyilatkozat.

¹⁷³ Az első légitársasági jogi kapcsolatos kétoldalú megállapodás 1913-ban született meg Franciaország és Németország között, miután a Párizsban 1910-ben megtartott első nemzetközi légitársasági konferencia többi résztvevő állama nem tudott konszenzusra jutni a konferencián kidolgozott tervezetettel illetően.

¹⁷⁴ Az első menetrend szerinti légi személyszállításra Párizs és London között került sor 1919. február 8-án.

¹⁷⁵ A repülés szabályozásáról Párizsban 1919. október 13. napján aláírt Egyezmény.

¹⁷⁶ A repülés szabályozásáról Madridban 1926. november 1. napján aláírt Egyezmény.

A Madridi Egyezmény nyomán alkották meg az Amerikai Egyesült Államok kezdeményezésére a Havannai Egyezményt 1928-ban¹⁷⁷, mely többek között a kereskedelmi kapcsolatok szabályozását tűzte ki célul.¹⁷⁸

A repülés és légitársaságok nemzetközi szinten történő szabályozása azonban nemcsak az első világháborút követően volt kardinális kérdés, hanem a XX. század végén, XXI. században egyaránt. Globalizálódó világunkban nemzetközi egyezmények és az EU jogalkotása is kiemelt területként foglalkozik az utazási joggal, hiszen az utasforgalom egyre növekszik. Az utóbbi években többszörösére emelkedett az utasforgalom, megjelentek eddig új, olcsóbb szolgáltatások, könnyen elérhetővé váltak az eddig nehezen vagy egyáltalán nem megközelíthető helyek. Az elmúlt 20 éves időszakban valamennyi közlekedési módot figyelembe véve és gazdasági szempontból is megvizsgálva azt, a legnagyobb ütemű és legjelentősebb növekedés a légi közlekedésben figyelhető meg, az utazás egyik legelterjedtebb módjává a repülés vált. Egy 1980 és 2001 közötti időszakot felölelő statisztikai adat szerint, utaskilométerekben számítva a forgalom évente átlagosan 7,4%-kal növekedett, s ugyanezen időintervallumban az Európai Unió akkori 15 tagállamának a repülőtéri forgalma az ötszörösére emelkedett.

2001. szeptember 11-e után bizonyos mértékű visszaesés volt tapasztalható, majd az ezt követő időszakot egy rövid ideig stagnálás jellemezte a légi forgalomban, különösen az Amerikai Egyesült Államok utasforgalmát helyezve a vizsgálat elsődleges tárgyává.¹⁷⁹

Az Európai Unióban 2008 és 2010 között volt visszaesés tapasztalható, melynek oka a gazdasági válság, illetve Európai északi területein 2010-ben az Eyjafjallajökull vulkán kitörése okozott jelentős visszaesést a légiforgalomban.¹⁸⁰

Az ágazatot kezdetben kétoldalú nemzetközi megállapodások szabályozták.¹⁸¹ Az Európai Unión belül, az egységes belső piac megteremtése érdekében, azonban

¹⁷⁷ A kereskedelmi repülésről Havannában 1928. február 20. napján aláírt Egyezmény.

¹⁷⁸ Az egyes vonatkozó nemzetközi egyezményekről, az Európai Unió normáiról lásd bővebben: ANGYAL Zoltán: *Légiközlekedési jog az Európai Unióban*, Budapest, Hvg-Orac, 2011. 30-80.

¹⁷⁹ *Közösségi közlekedési jogszabályok kézikönyve*, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Budapest, 2007. 126.

¹⁸⁰ Air Transport Statistics, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Air_transport_statistics (letöltés ideje: 2013. január 14.)

¹⁸¹ FÉZER Tamás: Idegenforgalom, utazási és utazásközvetítő szerződések, In: SZIKORA Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, Debrecen, 2010. 113.

szükségessé vált az addigi kétoldalú nemzetközi megállapodásokkal jellemzett szabályozási technika közösségi szintű politikával való felváltása.¹⁸²

Az európai szintű együttműködés első évtizedeiben az akkori Európai Közösség közlekedési tárgyú külön szabályai az egységes közösségi politika kialakítását akadályozták a versenyszabályok alkalmazásában tapasztalt viták révén. Már kezdettől fogva célpontja volt a liberalizációs folyamatnak a közös európai légiközlekedési politika megteremtése, mely az ágazatra vonatkozó harmadik jogszabálycsomag elfogadásával¹⁸³teljesedett ki. Kialakult ennek következtében a Közös Légiközlekedési Politika, melyhez vezető úton nagy jelentőséggel bírt az Európai Bíróság *Nouvelles Frontières* ügyben meghozott határozata.¹⁸⁴

A harmadik liberalizációs csomag rendeletei a közösségi működési engedéllyel rendelkező légitársaságoknak piaci alapon biztosítják, hogy bármely közösségi légi útvonalhoz, európai repülőtérhez szabadon hozzáférjenek.

Számos rendelkezés született annak érdekében, hogy a piac liberalizációja megfelelő keretbe illeszkedjen, és hogy az ágazata szereplőinek biztosítva legyenek az egyenlő feltételek a versenyhez.¹⁸⁵Az állami támogatások rendszerét is szigorították az ágazat megnyitását követően, biztosítva ezzel, hogy a védett működési módról áttérhessenek a légi közlekedési ágazat szereplői a rendes gazdasági szereplők magatartására.¹⁸⁶

Megjelent a fogyasztóvédelem, a fogyasztók érdekeinek védelme és a repülés biztonságának fokozása is a liberalizáció célja mellett. A cél tisztességes és egyenlő feltételek megteremtése a versenyző légitársaságok számára, valamint ezen túl a biztonságnak és a környezetvédelemnek lehető legmagasabb színjét garantálni.¹⁸⁷

Az ágazatnak új lendületet adtak az Európai Bíróság ún. nyitott égbolt ítéletei.¹⁸⁸Az ítéletek megerősítették ugyanis azt, hogy a Közösség rendelkezik nemzetközi tárgyalási és szerződésalkötési hatáskörrel a polgári légiközlekedés területén.

¹⁸² *Közösségi közlekedési jogszabályok kézikönyve*, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Budapest, 2007. 126.

¹⁸³ 2407/92/EGK tanácsi rendelet a légi fuvarozók engedélyezéséről, 2408/2/EGK tanácsi rendelet a Közösség légi fuvarozóinak a Közösségen belüli légi útvonalakhoz való hozzájutásáról, 2409/92/EGK tanácsi rendelet a légi szolgáltatások viteldíjairól és tarifáiról.

¹⁸⁴ C-209/84-C-213/84. számú ügyek, melyben az Európai Bíróság kimondta, hogy a Római Szerződés versenyszabályait a légiközlekedésben is alkalmazni kell.

¹⁸⁵ Például a számítógépes helyfoglalási rendszer, a földi kiszolgálás, és a résidőelosztás rendeletei.

¹⁸⁶ Erre vonatkozóan a Bizottság adott ki állásfoglalásokat.

¹⁸⁷ *Közösségi közlekedési jogszabályok kézikönyve*, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Budapest, 2007. 126.

¹⁸⁸ „Open skies” ítéletek: C-466/98-C-468/98., C-470/98-C-472/98. számú ügyek.

Mindezen intézkedéseknek köszönhetően az ágazat dinamikusan, gyorsan növekedett, növekszik ma is, és nemzetközi szinten is versenyképes. 1992 és 2000 között az Európai Gazdasági Térség országaiban 77-ről 139-re emelkedett a bejegyzett légitársaságok száma, valamint megjelent egy új működési modell, az ún. fapados légitársaságok modellje. A versenyhelyzet növekedése kedvező hatással volt az árképzésre, így a tarifák csökkentek.

Nemcsak a forgalom növekszik azonban, hanem az utasok szolgáltatási színvonal iránti elvárásai is. Az utasok mindinkább igénylik a biztonságot; a késések rövidülését, elmaradását; a fedélzeti kiszolgálás színvonalának emelkedését; az árak csökkenését.

A biztonság szempontjából Európa kivételes helyzetben van. A világ utasforgalmát tekintve a harmadik helyen áll, míg a légi baleseteket vizsgálva, azoknak csupán egytized része történik meg a kontinensen. Ez a légijármű-gyártók, a légitársaságok, azok személyzete, a nemzeti és nemzetközi hatóságok összehangolt együttműködésének tulajdonítható.¹⁸⁹ Az utasok fokozottabb védelme és a biztonság irányába hat az is, hogy elfogadtak egy az ún. közösségi „fekete listáról” szóló rendeletet.¹⁹⁰ A rendelet értelmében a nem biztonságosnak minősített légitársaságok Közösségen belüli működésének korlátozása, illetve megtiltása rendelhető el.

Magyarországot is érintették a változások, hiszen Budapest a XX. század végén és a XXI. század elején a közép-európai régió egyik központi repülőterévé vált,¹⁹¹ majd Magyarország 2004-ben felvételt nyert az Európai Unióba, aminek köszönhetően, jogharmonizációs kötelezettségeinknek is eleget téve, az EU által alkotott szabályokat is alkalmaznia kell. Ezért is kiemelten fontos, hogy az utasok megfelelő tájékoztatást kapjanak az utazás során felmerülő egyes problémákról, a légijáratok késésének és törlésének jogi szabályairól.

¹⁸⁹ *Közösségi közlekedési jogszabályok kézikönyve*, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Budapest, 2007. 127.

¹⁹⁰ Az Európai Parlament és Tanács 2111/2005/EK Rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről.

¹⁹¹ 2012-ben a nemzeti légitársaság, a MALÉV leállítását követően azonban kisebb visszaesés figyelhető meg ebben a központi légikikötő szerepben.

2. Nemzetközi szabályok: a Varsói és Montreali Egyezmények

2.1. A Varsói Egyezmény elfogadása és jelentősége

Az egymás után születő nemzetközi egyezmények közül a légiutasok szempontjából az 1929-ben elfogadott Varsói Egyezménynek (a továbbiakban: Egyezmény) volt a legnagyobb jelentősége.¹⁹² Az Egyezmény az utasok, poggyászok és áruk nemzetközi szállítására vonatkozik. Meghatározza azok fogalmát és szállításának szabályait, valamint a légifuvarozó felelősségét is azokban az esetekben, amikor a légi járművön, illetve a be- vagy kiszállási művelet közben történt baleset következtében az utas meghal, megsebesül, megsérül,¹⁹³ a poggyász vagy az áru megsemmisül, elvesz, megrongálódik, valamint abban az esetben, ha a légifuvarozó az utas, a poggyász vagy az áru fuvarozása során késedelembe esik.¹⁹⁴ A személyek fuvarozása esetén utasonként 250.000 frank¹⁹⁵ összegben korlátozza az Egyezmény a kártérítés mértékét.¹⁹⁶ Az egyes esetek, vagyis hogy az utas haláláról, testi sérüléséről, illetve a szállítás késedelméről van szó, függvénye, hogy pontosan mekkora összegű kártérítést állapít meg a perben joghatósággal rendelkező bíróság. Feladott poggyász esetén kilogrammonként 250 frank a fuvarozó felelősségének maximum mértéke, kivéve, ha az utas előre jelzi kiszolgáltatási érdekvallásában a poggyász értékesebb voltát, valamint az emiatt felszámításra kerülő pótdíjat az utas megfizette. A fuvarozót ebben az esetben a poggyász bevallott értékének a megtérítésére kötelezik, ha a poggyászban kár keletkezik.¹⁹⁷ A nemzetközi légiközlekedésben szállított árukért, azok megrongálódása, elvesztése, megsemmisülése esetén, a fuvarozó kilogrammonként 17 SDR-rel^{198,199}

¹⁹² A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó 1929. évi Varsói Egyezmény, melyet Magyarországon az 1936. évi XXVIII. törvény hirdetett ki.

¹⁹³ Az utas testi sérülésének tekinthető, ezáltal a Varsói Egyezmény alapján a légifuvarozó felelősségét eredményezi egyes kutatók szerint az, ha utazás közben egy másik utas szexuálisan inzultálja őt. Lásd erről bővebben: KARP, Judith R.: *Mile High Assault: Air Carrier Liability under the Warsaw Convention*, *Journal of Air Law and Commerce Overview*, 2000-2001/66. 1551-1568.

¹⁹⁴ A Varsói Egyezménynek a kártérítési összegeket korlátozó szabályai azért kerültek elfogadásra, hogy a kezdetekben ne menjenek tönkre az újonnan megalakuló légitársaságok a kártérítési igények kielégítése miatt. BATRA, J. C.: *Modernization of the Warsaw System – Montreal 1999*, *Journal of Air Law and Commerce Overview*, 1999-2000/65. 429-430.

¹⁹⁵ A Varsói Egyezmény 22. cikk (5) bekezdése alapján a frankban kifejezett összegben hatvanöt és fél milligramm súlyú és kilencszáz ezredrész finomságú arany pénzegységet kell érteni, mely összeget a nemzeti pénzekre kerekítve kell átszámolni, az ítélethozatal napján jegyzett arany egyenértéke alapján (amennyiben bíróság előtt érvényesítik az igényt).

¹⁹⁶ A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó 1929. évi Varsói Egyezmény (1936. évi XXVIII. törvény) 22. cikk (1) bekezdés.

¹⁹⁷ Varsói Egyezmény 22. cikk (2) bekezdés a) pont.

¹⁹⁸ Az SDR különleges lehívási jog, melynek összegét az Egyezmény 22. cikk (6) bekezdése alapján a Nemzetközi Valutaalap határozza meg, és bírósági eljárás esetén az ítélethozatal napján érvényes

tartozik a feladónak.²⁰⁰ Van kivétel a főszabály alól áruk esetén is – a poggyászkárokhoz hasonlóan – hiszen meg lehet jelölni pótdíj fizetése mellett az áru tényleges értékét, mely ekkor a későbbi kártérítési összeget fogja jelenteni. Végül meghatározza az Egyezmény az utas őrizetében maradó tárgyak – kézipoggyászok – sérülése, rongálódása bekövetkeztekor a fuvarozói felelősség mértékét, ennek maximuma 5.000 frank.²⁰¹ Az Egyezményben rögzített összegek azonban nem mindig kerülnek alkalmazásra. Abban az esetben ugyanis, ha a légifuvarozó a repülőjegyen és a poggyászcímkén nem tünteti fel, hogy az utassal megkötött légi személyszállítási szerződésére a Varsói Egyezmény szabályai alkalmazandók, amely alapján a légitársaság felelőssége korlátozott, akkor a légifuvarozó felelőssége korlátlaná válik.^{202,203}

Négy esetkörben nem az Egyezményben meghatározott kártérítési összeget kell megfizetnie a légifuvarozónak. Az egyik kivétel a főszabály alól, amikor a légifuvarozó bizonyítja, hogy utas, poggyász, és áru késedelmes szállításában őt, illetve közreműködőit (alkalmazottak, megbízottak köre) nem terheli felelősség a késés miatt, mert minden szükséges intézkedést megtettek annak érdekében, hogy a késést és az abból eredő károkat elkerüljék, vagy a késés olyan esemény következménye, ami ellen lehetetlen volt védekezni.²⁰⁴ Az Egyezmény magyar nyelvű fordítása alapján ez a szabály csak és kizárólag a késés miatti kártérítési igényekkel szemben szolgálhat alapul a légifuvarozó védekezésére és a felelősség alóli mentesülésére. Az Egyezmény eredeti, angol szövegváltozata alapján azonban a légifuvarozó mentesül a felelősség alól, ha a szállított személyek életében, testi épségében, vagy poggyászukban keletkezett kár, illetve a feladott áruban a késés miatt bekövetkezett kárról van szó, és bizonyítja, hogy ő vagy alkalmazottai minden szükséges intézkedést megtettek a kár elhárítása érdekében.²⁰⁵ Másodsorban, amennyiben nemzetközi áruszállítás közben az áru

különleges lehívási jogok adott pénznemben fennálló értéke alapján végzik az átszámítást. Az SDR-t az 1975-ös Montreali Jegyzőkönyvek vezették be. A Varsói Egyezmény eredeti szöveg, valamint az 1955. szeptember 28-án elfogadott Hágai Jegyzőkönyv valamennyi kártérítési összeget aranyfrankban határoz meg.

¹⁹⁹ 2012. február 22-én egy SDR értéke 335,171 HUF.
http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx (2012. 02. 23.).

²⁰⁰ Varsói Egyezmény 22. cikk (2) bekezdés b) pont.

²⁰¹ Varsói Egyezmény 22. cikk (3) bekezdés.

²⁰² Varsói Egyezmény 3. cikk (2) bekezdés.

²⁰³ A Hágai Jegyzőkönyv ugyanilyen jogkövetkezményt fűz a kioktatás elmaradásához.

²⁰⁴ Varsói Egyezmény 20. cikk.

²⁰⁵ A Varsói Egyezmény 20. cikkének angol változata: “In the carriage of passengers and baggage, and in the case of damage occasioned by delay in the carriage of cargo, the carrier shall not be liable if he proves

megsemmisül, megrongálódik vagy elvész, a légifuvarozó kizárólag négy ok közül, egy vagy több ok fennállására hivatkozva tud mentesülni a kár megtérítési kötelezettsége alól, így ha:

- az áru belső hibája, minősége vagy tökéletlensége;
- az áru hibás csomagolása, amelyet nem a fuvarozó vagy alkalmazottai, vagy megbízottai végeztek;
- háborús cselekmény vagy fegyveres konfliktus;
- a szállítmány belépésével, kilépésével vagy átutazásával kapcsolatban végrehajtott hatósági intézkedés

okozta a kár bekövetkezését.²⁰⁶

A bemutatott két esetkörben a fuvarozó teljes mértékben mentesül a felelősség alól. A harmadik kivétel körében kerül rendezésre, amikor a kárt a károsult²⁰⁷ gondatlansága okozta, vagy ahhoz hozzájárult.²⁰⁸ Ilyenkor a bírósági mérlegelés alapján a légifuvarozó mentesül a felelősség alól, vagy a kármegosztás szabályait alkalmazva a bíróság csökkenti a kártérítés összegét. Végül a negyedik speciális esetkörben, függetlenül attól, hogy az utas életében, testi épségében következik be bármilyen kár, vagy a poggyászban, áruban, a maximális kártérítési összegre tekintet nélkül a teljes kárt meg kell térítenie a légifuvarozónak. Ezt a szigorú szabályt akkor lehet és kell alkalmazni, ha a légifuvarozó vagy feladatkörében eljáró közreműködője (alkalmazottja, megbízottja) szándékosan vagy tudatos gondatlansággal okozták a kárt.²⁰⁹

A légifuvarozó árukárokért való felelőssége több hasonlóságot mutat a magyar Polgári Törvénykönyvben szabályozott fuvarozói szerződés alapján a fuvarozót terhelő felelősséggel. A légifuvarozó felelőssége az áru szállításáért objektív, hasonlóan a magyar fuvarozó árukárokért való felelősségéhez, azonban az Egyezmény meghatározza, hogy maximum kilogrammonként 17 SDR-t kell a feladónak megtéríteni. A magyar Ptk. szerint a fuvarozót terhelő objektív felelősség ellentételezéseként is a kártérítés mértéke korlátozott. Ez a korlátozás azonban nem konkrét összegben, még csak nem is a fuvardíj százalékában kerül meghatározásra, pusztán arról van szó, hogy a kár elemei közül kizárólag a dologban esett kár,

that he and his servants and agents have taken all necessary measures to avoid the damages or that it was impossible for them to take such measures.”

²⁰⁶ Varsói Egyezmény 18. cikk (3) bekezdés a)-d) pont.

²⁰⁷ A károsulton túl ebbe az esetkörbe tartozik annak a személynek is a gondatlan vagy jogszerűtlen magatartása, akitől a károsult jogait származtatja.

²⁰⁸ Varsói Egyezmény 21. cikk (1)-(2) bekezdés.

²⁰⁹ Varsói Egyezmény 25. és 25/A. cikk.

értékcsökkenés, a *damnum emergens* megtérítésére köteles a fuvarozó. Ez alól csak az az eset képez kivételt – és teremt teljes kártérítési felelősséget –, amikor a fuvarozó szándékosan okozta a kárt az áruban. Az Egyezmény alapján lehetőség van arra is, hogy az áru teljes értéke megtérítésre kerüljön abban az esetben, ha az áru tényleges értékét a feladó előre jelzi, és megfizeti a légifuvarozó által meghatározott pótdíjat. Ha a légifuvarozó késedelme következtében károsodik az áru, akkor azt kell bizonyítani a mentesüléshez, hogy ő vagy közreműködői minden szükséges intézkedést megtettek a kár elhárítása érdekében. A magyar Ptk.-ban az objektív felelősség alóli mentesüléshez vezet az, ha a feladó, a címzett vagy az általuk rendelt kísérő felróható magatartására vezethető vissza az árukár, és ide soroljuk azt az esetet, amikor nem tájékoztatták a fuvarozót a küldemény kívülről fel nem ismerhető rendkívüli értékéről. Ilyen esetben a magyar szabályozás szerint mentesülés következik be, tehát nem a kártérítése mértéke változik, hanem a kártérítési felelősség hiányát kell megállapítanunk a fuvarozó oldalán. A magyar szabályozással közös pontja az Egyezménynek az is, hogy mentesül a fuvarozó és a légifuvarozó, ha a kárt az áru belső hibája, minősége vagy tökéletlensége okozta; vagy az áru csomagolása – feltéve, hogy nem a fuvarozó vagy légifuvarozó végezte azt; illetve mentesülhet a fuvarozó és a légifuvarozó, ha a kárt a károsult gondatlansága okozta vagy ahhoz hozzájárult. Utóbbi esetben – a károsult magatartásától függően – a légifuvarozás esetén kármegosztásra is sor kerülhet. Az Egyezmény alapján azonban még két esetkörben mentesülhet a légifuvarozó, így ha a kárt háborús cselekmény vagy fegyveres konfliktus, vagy a szállítmány belépésével, kilépésével vagy átutazásával kapcsolatban végrehajtott hatósági intézkedés okozta. A magyar Polgári Törvénykönyv alapján mentesülhet még a fuvarozó, ha a kár a küldemény kirakodása vagy berakodása közben történt, és ezeket a műveleteket nem a fuvarozó végezte. Ez a mentesülési ok azért sem elképzelhető a légifuvarozás körében, mert egyedül a légifuvarozó és alkalmazottai jogosultak ezen tevékenységek elvégzésére.

Az Egyezmény 19. cikke nem alapít objektív felelősséget késés esetén. Valamiféle hátrányt és azt, hogy ez a hátrány a járatkésés következménye, az utasnak bizonyítani kell. Elsősorban ez az okozati összefüggés az, ami bővebb elemzést kíván. A járat késésének ugyanis a légiközlekedéssel összefüggő és a fuvarozó érdekkörébe tartozó okból kell előállnia. Egy esetben például az angol bíróságok azt vizsgálták, hogy egy British Airways gépet a felszállásában megakadályozó katonai alakulatok Kuwaitban

tekinthetők-e a légitársaság érdekkörébe tartozó akadályoknak, oknak.²¹⁰ A bíróság nagy jelentőséget tulajdonított annak, hogy az Egyezmény szövegét értelmezve a késés okát valamely, a légiközlekedéssel összefüggő és ily módon előre látható tényezővel kösse össze. A bíróság álláspontja szerint a katonai alakulatok még akkor sem tekinthetők ilyennek, ha a légitársaságnak tudomása volt arról, hogy a felszállási országban katonai hadműveletek vannak folyamatban. Látható, hogy a kimentési ok esetében csak direkt okozati összefüggést követel meg a bíróság az előreláthatóság körében.

Az okozati összefüggés vizsgálata fontos továbbá abból a szempontból is, hogy az Egyezmény alapján mit is minősíthetünk késésnek. Mivel a légifuvarozónak nincs objektív felelőssége, így vele szemben csak olyan késésből eredő károk megtérítése követelhető, amely késés neki felróható okból következett be. A Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd. ügyben²¹¹ az angol bíróság megállapította, hogy a késés, mint a légifuvarozó szerződésszegő magatartása, nem keletkeztet kártérítési igényt, ha a késés oka a repülőtéren felszállásra várakozó gépek nagy száma, azaz a reptér forgalma. A légitársaságok – kihasználva a mentesülés lehetőségét – számos olyan körülményt foglalnak bele üzletszabályzatukba, amelyeknek fennállása esetén kártérítési felelősségük nem áll be. Ezek a kizárások – lévén szó általános szerződési feltételekről – a tisztességtelen szerződési feltételekre és tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokra vonatkozó szabályok alapján ítélandók meg. Véleményem szerint egy nemzetközi egyezmény nem adhat kimerítő felsorolást a mentesülésre vezető okokról, azonban a kiszámíthatóbb jogviszonyok érdekében érdemes lenne megfontolni, hogy a légifuvarozásban közreműködő egyéb résztvevők (pl. a repülőtér), mint teljesítési segítők magatartásáért is a légitársaság legyen felelősségre vonható.

Összegezve megállapítható az Egyezményről az a pozitívum, hogy a hatálya alá tartozó esetekre mind az anyagi jogi, mind az eljárási szabályokat meghatározza. Szabályaitól érvényesen nem lehet eltérni abban az esetben, ha a szállítás nemzetközi, vagyis az indulási és rendeltetési hely – akár a fuvar megszakításával, átrakodással, vagy ezek nélkül – más szerződő állam területén van, vagy bár a két hely egyetlen szerződő állam területén van, de más állam területén közbenső leszállást végeztek, függetlenül attól, hogy a közbenső állam a szerződésben részes államnak tekintendő-e vagy sem.²¹² Tisztességtelen szerződési feltételnek minősül, ha a légifuvarozó a felelősségét kizáró

²¹⁰ JONES, Owain: *When is a Late Flight not a Delayed Flight? The Warsaw Rules Relating to Delay*, *Travel Law Journal*, 1996. 134-135.

²¹¹ Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd. [1981] 1 Lloyd's Rep 187.

²¹² Varsói Egyezmény Első cikk (2) bekezdés.

klauzulát alkalmaz az utassal, feladóval kötött szerződésben, mely feltétel alkalmazása a szerződés relatív semmisségét eredményezi, vagyis a felelősséget kizáró passzus semmisnek minősül. Az Egyezmény véleményem szerint még ezzel a kikötéssel is előnyös a légifuvarozóknak, hiszen bár a légifuvarozás közben, valamint a be- és kiszállási procedúra alatt bekövetkező károkért felelőssé teszi a légifuvarozókat, azonban egyúttal megszabja a felelősségük mértékének maximumát, és meghatározza azokat a feltételeket is, melyek bizonyításával mentesülhetnek az őket terhelő kártérítési felelősség alól. Mindemellett az Egyezmény a védendő fél, az utasok és feladók érdekeit is szolgálja, amikor kifejezetten rendelkezik arról, hogy a kivételként szabályozott esetek figyelembe vétele mellett mikor kell kártérítést fizetnie a légifuvarozóknak a szállítás során okozott károkért. Lehet, hogy a kártérítés mértékének maximuma előre rögzített, továbbá az Egyezmény alapján – egy-két kivételtől eltekintve²¹³ – nem is lehet a maximum mértéket meghaladó összegű kárt érvényesíteni, azonban maga az a tény, hogy a szállítás előtt tudja az utas és a feladó, hogy mire számíthat abban az esetben, ha valami nem a megszokott módon történik, és a kártérítési összeg maximumát egy elég magas összegben határozták meg a szerződő felek, összességében jogbiztonságot eredményez az addigi bizonytalan kimenetelű jogvitákkal szemben.²¹⁴

Ez az Egyezmény a polgári repülésről rendelkező Chicagói Egyezménnyel²¹⁵ együtt a nemzetközi légitörekedési jog legfontosabb dokumentumait alkották. A többször módosított²¹⁶ Varsói Egyezményt, és a hozzá kapcsolódó kiegészítő jegyzőkönyveket²¹⁷ a Montrealban 1999. május 28-án, a Montreali Légügyi Jogi Konferencián elfogadott Montreali Egyezmény²¹⁸ egységes szerkezetbe foglalta és a megváltozott követelményekhez igazította. A Montreali Egyezmény elfogadása azonban nem jelentette a Varsói Egyezmény hatályon kívül helyezését, ezért a Montreali Egyezmény

²¹³ Varsói Egyezmény 22. cikk (1) bekezdés, (2) bekezdés a)-c) pont, valamint 25. és a 25/A. cikkek.

²¹⁴ MOORE, Larry: *The New Montreal Liability Convention, Major Changes in International Air Law: An End of the Warsaw Convention*, Tulane Journal of International and Comparative Law, 2001/9. 224.

²¹⁵ A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírt Egyezmény. Magyarországon a Chicagói Egyezményt és annak módosításáról szóló jegyzőkönyveket az 1971. évi 25. törvényerejű rendelet hirdette ki.

²¹⁶ 1955. szeptember 28. Hágai Jegyzőkönyv, 1971. március 8. Guatemala City Jegyzőkönyv, 1975. szeptember 25. Montreali Jegyzőkönyvek.

²¹⁷ 1961. szeptember 18. Guadalajari Egyezmény, az 1975. szeptember 25-én aláírt Montreali Jegyzőkönyvhöz tartozó, 1-3. sz. nyilvántartott Kiegészítő Jegyzőkönyvek.

²¹⁸ A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján Egyezmény (a továbbiakban: Montreali Egyezmény). Magyarországon kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel.

külön rendelkezik a két egyezmény viszonyáról.²¹⁹ Azon államok állampolgárai közötti jogvitában, amely államok részesei a Montreali Egyezménynek, annak szabályait kell alkalmazni, egyéb esetben pedig a Varsói Egyezmény szabályait.

2.2. A Varsó Egyezmény érvényesülése az Európai Közösségekben, majd az Európai Unióban

A Varsói Egyezményt alkalmazták az Európai Unió tagállamai közötti nemzetközi vitás ügyekben is 1997 tavaszáig, azonban egyre problémásabbá vált a tagállamok közötti jogvitákban való hivatkozhatósága. Az első kritikák a kártérítési összegei miatt érték a Varsói Egyezményt, mert a benne foglalt összeghatárok meghaladottnak bizonyultak a XXI. század küszöbén, és elavult szabályai elhúzódó jogi eljárásokat eredményeztek.²²⁰ Ez azt eredményezte, hogy az egyes államok, az Európai Unió tagállamai egymástól és a Varsói Egyezmény szabályaitól eltérően határozták meg a légitársaságok felelősségének mértékét.²²¹ A fentiekén túl tovább rontotta a helyzetet, hogy a Varsói Egyezmény kizárólag a nemzetközi légiközlekedést vonta hatálya alá. Az Európai Unión belüli légi forgalomra azonban 1997. április 1-jétől nem terjedtek ki szabályai, mert létrejött az egységes belső piac a légiközlekedésben is, melynek következtében eltörölték a nemzeti és nemzetközi légiközlekedés közötti megkülönböztetést a tagállamokhoz tartozó légtér vonatkozásában.²²²

Az Európai Unió repülési belső piacán belül sem maradhattak jogi védelem nélkül a légiközlekedésben résztvevő utasok, így szükségessé vált az Unió jogalkotása a területen, melynek eredményeképpen fogadták el a 2027/97/EK rendeletet a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről.

Ezzel párhuzamosan megkezdődött a Varsói Egyezmény és kiegészítő jegyzőkönyveinek felülvizsgálata a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében. Az Európai Unió kinyilvánította azon szándékát, hogy az új egyezményt ratifikálás szándékával szerződő félként aláírja, így az Unió területén is érvényesülni fognak az új nemzetközi szabályok. Azonban az utasok védelme haladéktalanul átmeneti jellegű intézkedések bevezetését igényelte, ezért a Tanács 1997. október 9-én elfogadta a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló rendeletét, majd

²¹⁹ Montreali Egyezmény 55. cikk.

²²⁰ A Tanács 2027/97/EK rendelete (1997. október 9.) a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről, Preambulum (3) bekezdés.

²²¹ 2027/97/EK rendelet, Preambulum (3) bekezdés.

²²² 2027/97/EK rendelet, Preambulum (4) bekezdés.

kötelezettséget vállalt arra, hogy a Varsói Egyezmény revíziós folyamatának lezárása után a hatályos nemzetközi szabályoknak megfelelően felülvizsgálja és módosítja a rendeletét. A Tanács e kötelezettségének 2002-ben eleget tett, és a Varsói Egyezményt hatályon kívül helyező Montreali Egyezmény szabályainak megfelelően módosította rendeletét.²²³ A vázolt folyamatnak köszönhetően nem szükséges teljes egészében elemzésünk tárgyává tenni a légifuvarozók baleseti felelősségét tárgyaló rendeletet, mert az nagyrészt a Montreali Egyezménnyel azonos szabályokat tartalmaz.

Kiemelést érdemel az utasok védelme szempontjából az, hogy a Montreali Egyezményben foglalt generálklauzulát hogyan alkalmazza az Európai Unió.

A Montreali Egyezmény az utasok halálát vagy sérülését eredményező baleset következtében nem ír elő előlegfizetési kötelezettséget a légifuvarozóknak, hanem a légifuvarozó székhelye szerint illetékes és a Montreali Egyezményt ratifikáló ország nemzeti jogára bízta a döntést, miszerint kötelezi-e előlegfizetésre a légitársaságot, vagy sem. Ha a nemzeti jog alapján kötelezik a légitársaságot előlegfizetésre, úgy késedelem nélkül eleget kell tennie e kötelezettségének, azonban ezt a tényt nem lehet a kártérítési felelősség elismerésének tekinteni. Amennyiben viszont az eljárás során bizonyítást nyer a légitársaság kártérítési felelőssége, az előlegként kifizetett összeg a továbbiakban kártérítésként kifizetett bármely összegbe beszámítható.²²⁴

Az Európai Unió a Montreali Egyezményben foglalt felhatalmazás alapján amellet foglalt állást, hogy a légifuvarozók kötelezettségeként szabályozza az előlegfizetést. Ennek megfelelően egy utas halála vagy testi sérülése esetén kötelessége a légifuvarozónak előleget fizetnie a sérelmet szenvedett utast ért közvetlen anyagi szükségletek, károk fedezése érdekében. A kötelezettség teljesítésére a kártérítésre jogosult személy azonosításától számított 15 nap áll a légitársaság rendelkezésére. Amennyiben a káresemény az utas halála, úgy az előleg összege – a károsult állampolgársága vagy lakóhelye szerinti tagállam pénznemében számítva – nem lehet kevesebb 16.000 SDR-nél.²²⁵

A rendelet további szabályainak megismeréséhez a Montreali Egyezmény szabályainak vizsgálata és elemzése szükséges.

²²³ Az Európai Parlament és a Tanács 889/2002/EK rendelete (2002. május 13.) a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról.

²²⁴ Montreali Egyezmény 28. cikk.

²²⁵ 889/2002/EK rendelet, Melléklet, Előleg.

2.3. A Montreali Egyezmény

A Montreali Egyezmény alapvetően megtartotta és átvette a Varsói Egyezmény szabályozási elveit és szerkezetét. A Varsói Egyezményhez hasonlóan a Montreali Egyezmény is mind anyagi jogi, mind eljárási jogi rendelkezéseket tartalmaz az utasok, poggyászok és áruk nemzetközi légifuvarozása tekintetében. Lényegében kibővíti, a megváltozott körülményekhez igazítja, és egységes szerkezetbe foglalja a Varsói Egyezményt, valamint annak módosításait, kiegészítéseit. Témánk szempontjából azonban történtek érdekes és releváns változások is a légifuvarozót terhelő felelősségi szabályok tekintetében.

A Montreali Egyezmény a légifuvarozók dokumentációs kötelességeinél kiemeli azt a tényt, hogy a légifuvarozónak írásban kell felhívnia az utasok figyelmét arra, hogy adott légifuvarozóra nézve a Montreali Egyezmény szabályai érvényesek, amely egyezmény korlátozhatja a fuvarozó felelősségét az utas halála, testi sérülése, valamint a poggyász megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása, illetve a késés miatt felmerülő károkkal kapcsolatban.²²⁶ Már a Varsói Egyezmény is előírta a légifuvarozók tájékoztatási kötelezettségét az utasokkal szemben, azonban más jogkövetkezményt fűzött annak elmaradásához, ugyanis a tájékoztatás elmaradása esetén a légitársaság felelőssége korlátlaná vált. A Montreal Egyezmény nem fűz ilyen jogkövetkezményt a tájékoztatási kötelezettség elmulasztásához, amit többek között az indokolhat, hogy az utas halála és testi sérülése esetén a légifuvarozó felelőssége korlátlan, illetve a Montreali Egyezményben rögzített kártérítési összeghatárok a Varsói Egyezményben szereplő összeghatároknál magasabb összegben lettek meghatározva. Mindenesetre a Varsói Egyezmény ezen szabálya az 1920-as évek végén még csupán kezdeti formában létező fogyasztóvédelmi jog a Varsói Egyezményben történő megjelenését mutatja.

A Montreali Egyezmény III. Fejezete rendelkezik a légifuvarozót terhelő felelősségről és annak mértékéről. E fejezet a nemzetközi forgalomban szállított árukban keletkezett kárt, a kár mértékének maximumát, valamint a mentesülés eseteit a Varsói Egyezmény nyomán – annak szabályait megtartva – szabályozza, melynek okán az árukárok nem igényelnek bővebb kifejtést a Varsói Egyezmény elemzésénél kifejtetteken túl.

A poggyász megsemmisülése, elvesztése, illetve megrongálódása esetén annyiban változtak a korábbi szabályok, hogy most a Montreali Egyezmény rendelkezései figyelembe veszik a poggyász belső tulajdonságait is. Ha ugyanis a poggyász belső

²²⁶Montreali Egyezmény 3. cikk (4)-(5) bekezdések.

hibája, minősége vagy eltérése miatt következik be a kár, akkor a légifuvarozó nem felel ezért a kárért. A Montreali Egyezmény különbséget tesz a poggyászok között abból a szempontból, hogy azok ellenőrzött vagy nem ellenőrzött poggyászok. Ez alapján, ha egy nem ellenőrzött poggyászban keletkezik valamilyen kár, vagy egy nem ellenőrzött poggyászt veszítenek el, akkor a légifuvarozót csak és kizárólag akkor terheli kártérítési felelősség, ha a kár az ő vagy közreműködői hibája miatt következett be. Poggyászkárok esetén meghatározásra került az is a Montreali Egyezményben, hogy akkor lehet kártérítési igényt érvényesíteni a fuvarozóval szemben elvesztett poggyász miatt, ha a légifuvarozó kifejezetten elismeri a poggyász elvesztését, vagy a poggyász a tervezett érkezési időpontot követő 21 napban sem érkezett meg.²²⁷ Ez a szabály a felesleges vagy idő előtti perlekedést igyekszik megakadályozni.

A Montreali Egyezmény egy másik jelentős ponton is eltér a Varsói Egyezménytől a légifuvarozás közben bekövetkezett károk és a kártérítés mértéke tekintetében. A kártérítési összegek maximumát a Varsói Egyezménytől eltérően utasok esetén nem 250.000, illetve poggyásznál kilogrammonként nem 250 frankban határozza meg, valamint külön kerül szabályozásra az utasok esetén az utas testi épségében esett károk alapján járó kártérítés és a késedelmes szállítás miatt az utast megillető kártérítés összege. A Varsói Egyezmény alapján az adott ügyben eljáró bíróság volt jogosult megállapítani, hogy a maximális 250.000 frankos kártérítési mértéken belül milyen nagyságú összeg illeti meg az utast a kár típusától függően. A Montreali Egyezmény ezzel szemben meghatározza, hogy az utasokat késés esetén legfeljebb 4.150 SDR összeg illeti meg kártérítésként²²⁸. Személyi sérülés és az utas halála esetén a fuvarozó felelőssége korlátlan, azzal a feltétellel, hogy 100.000 SDR összeghatárig felelősségét nem zárhatja ki, illetve nem korlátozhatja. Abban az esetben tehát, ha a légifuvarozó bizonyítja, hogy a kárt nem az ő vagy alkalmazottainak magatartása okozta, vagy a kár kizárólag egy harmadik személy, az utas vagy a kártérítést igénylő személy felröhatóan közrehatásának következménye, akkor a kártérítés felső összeghatára 100.000 SDR-ben.²²⁹ Poggyász esetén az új összeg – függetlenül attól, hogy a poggyász megsemmisült, elvesztett, megrongálódott vagy csak késett – maximum 1.000 SDR összegű lehet^{230,231}. A poggyászokra vonatkozó kivételt megtartotta szabályai között a

²²⁷ Montreali Egyezmény 17. cikk (2)-(3) bekezdés.

²²⁸ Montreali Egyezmény 22. cikk (1) bekezdés.

²²⁹ Montreali Egyezmény 21. cikk (1)-(2) bekezdés.

²³⁰ Montreali Egyezmény 22. cikk (2) bekezdés.

Montreali Egyezmény is. Ez alapján, ha az utas jelezte a poggyász értékesebb voltát és megfizette a pótdíjat, a légitfuvarozó a poggyász valódi értékét fogja megtéríteni.²³² A kártérítési összegek maximuma tehát a Montreali Egyezmény megemelte a Varsói Egyezmény korábbi szintjéhez viszonyítva.²³³ Nem kell azonban figyelembe venni ezeket a maximum értékeket a Montreali Egyezmény alapján sem, ha a légitfuvarozó vagy foglalkozási körükben eljáró alkalmazottai, megbízottai szándékosan vagy tudatos gondatlansággal okozták a kárt.²³⁴

A kártérítési összeghatárok terén a Montreali Egyezménynek két jelentős felismerése volt. Az első, hogy a kártérítési összegeknek felső határt szab, még hozzá oly módon, hogy a felelősségét érvényesen nem zárhatja ki az egyezmény hatálya alá tartozó fuvarozó, azonban lehetőséget biztosít a légitfuvarozók számára, hogy a határösszegek maximumánál magasabban határozzák meg üzletszabályzatukban, egyedi szerződéseikben a kártérítési összegeket, illetve, hogy egyáltalán ne kerüljön sor a felelősség meghatározott keretek közé szorítására.²³⁵ Véleményem szerint a szabályozás háttérében a piaci verseny szabadsága állhat. Ha egy légitársaság úgy gondolja, hogy megvan a szükséges fedezete ahhoz, hogy az utasok bizalmát azzal nyerje meg, hogy biztosítja őket arról, hogy amennyiben bármilyen probléma történik, amely az ő érdekkörébe esik, az utasok személyében és dolgaiban keletkezett valamennyi kárt megtéríti, akkor a szabad verseny alapján a Montreali Egyezmény nem zárja el őt ettől a lehetőségtől. Más megközelítésből ez a szabály jelzi a fogyasztóvédelem magas szintjét is, hiszen azon túl, hogy a Montreali Egyezmény meghatározza a minimum standardokat, lehetővé teszi, hogy magasabb védelmi szintet biztosítsanak az utasoknak. A Montreali Egyezmény másik jelentős újítása, hogy felismerte az infláció hatását a világ fizetőeszközeire. Az egyezmény kártérítési összegekre vonatkozó szabályainak ezért ötévente kötelező felülvizsgálatát rendelte el. Amennyiben az infláció mértéke a

²³¹ Az Európai Unió Bírósága a C-63/09. sz. Axel Walz kontra Clickair SA. ügyben értelmezte a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésében szereplő kár fogalmának jellegét. Az értelmezés alapján arra a következtetésre jutott, hogy a poggyász elvesztéséből eredő kár esetén úgy kell értelmezni, hogy a Montreali Egyezmény hivatkozott szabályát, hogy az ott meghatározott 1000 SDR összeg magában foglalja a vagyoni és a nem vagyoni károkat egyaránt.

²³² Létezik azonban alkivétel a kivétel alól mind a Varsói Egyezmény 22. cikk (2) bekezdés a) pontja, mind a Montreali Egyezmény 22. cikk (2) bekezdésének harmadik fordulata alapján. A légitfuvarozó ugyanis bizonyíthatja, hogy a poggyászt feladó utas által megjelölt érték túlzott, meghaladja a feladó utasnak a poggyász sértetlenül való kiszolgáltatásához fűződő tényleges érdekét.

²³³ Érdemes megjegyezni azonban, hogy az aranykorona átváltási árfolyama miatt előfordulhat olyan ország, ahol a kártérítési összegek csökkentek.

²³⁴ BALFOUR, John: *The Montreal Convention 1999 – A Solution to the Limitations of the Warsaw Convention?*, International Travel Law Journal, 1999. 117-118.

²³⁵ Montreali Egyezmény 25. és 26. cikke.

10, illetve a 30 %-ot meghaladta az előző revízió után, az egyezményben részes államok soron kívüli felülvizsgálatot is kezdeményezhettek.²³⁶

A Montreali Egyezmény a Varsói Egyezménnyel együtt immáron több, mint 80 éve védelemben részesíti az utasokat, ugyanakkor figyelembe veszi a légitársaságok érdekeit is a kártérítés általános szabályainak alkalmazásával a nemzetközi vitákban. Ezen egyezmények mellett bővebb vizsgálatot érdemel az, hogy az Európai Unió tagállamai között utazó, illetve ide érkező utasok védelmét a 261/2004/EK rendelet által bevezetett objektív felelősségi rezsím hatékonyan szolgálja-e.

3. Az Európai Unió légiutasok jogairól szóló rendelete

Az Európai Unió jogalkotással felruházott szervei felismerték azt a tényt, hogy az utasok repülőútjuk során talán a járat késése, törlése, valamint a beszállás megtagadása esetén vannak a legkiszolgáltatottabb, objektíve teljesen más helyzetben, más közlekedési eszköz igénybevevőikhez viszonyítva is.²³⁷ Éppen ez indokolja az utazásnak ebben a fázisában a magasabb fokú védelmet.

Az utasok védelme érdekében az Európai Parlament és a Tanács már 1991-ben megalkotta 295/91/EGK Rendeletét, amely a menetrendszerű légitársaságokban visszautasított beszállás kártalanítási²³⁸ rendszerének közös szabályainak megállapításáról rendelkezett. A 295/91/EGK Rendelet csak azokra az utasokra tartalmazott védelmi és kártérítési szabályokat, akiknek beszállását a repülőgép fedélzetére annak ellenére utasították el, hogy érvényes jeggyel és megerősített helyfoglalással rendelkeztek, valamint az előírt időben és módon az utasfelvételnél megjelentek. Ezen a három kitételen túl még annak a feltételnek is teljesülnie kellett, hogy a visszautasított beszállással érintett utasok valamely menetrend szerint közlekedő légitársasággal kötöttek légi személyszállítási szerződést, nem pedig charter járatral való utazásra szerződtek.²³⁹ Túlfoglalt járat esetén²⁴⁰ a légitársaságnak megfelelően

²³⁶ Montreali Egyezmény 24. cikk.

²³⁷ Ezt maga az Európai Bíróság is elismerte és kifejezésre juttatta a C-344/04. sz. IATA és ELFAA ügyben.

²³⁸ Az eredeti angol nyelvű szöveg „compensation” kifejezést használja, ami kártérítést jelent, nem pedig kártalanításként értelmezendő. Lásd erről bővebben a „Kártérítés v. kártalanítás” című 4.5.1. alfejezetet.

²³⁹ 295/91/EGK rendelet (1991. február 4.) a menetrendszerű légitársaságokban visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról, 2. cikk a) pont.

²⁴⁰ Túlfoglalt egy járat abban az esetben, ha kevesebb az ülőhelyek száma, mint ahány utas megerősített helyfoglalással rendelkezik és szabályszerűen utasfelvételre jelentkezett. 295/91/EGK rendelet 2. cikk d) pont.

tájékoztatnia kell utasait a helyzetről, és az információk alapján olyan önként jelentkező személyt kell keresnie, aki ellentételezés fejében vállalja azt, hogy adott járaton nem utazik el.²⁴¹ A fogyatékkal élő személyek, valamint a kísérő nélkül, egyedül utazó kiskorúak érdekei kiemelt figyelemben kell, hogy részesüljenek, szemben más utasokkal.²⁴²

Az önként jelentkező utasok választhatnak, hogy az út meg nem tett részére szóló repülőjegyük árának visszatérítését kérik, vagy minél hamarabb szeretnének a végső célállomásokra eljutni, illetve egy későbbi időpontban – akár más útvonalon – kívánnak elutazni.²⁴³ Mindezeket túl az utast megilleti 150, illetve 300 ECU^{244,245}, jogosult továbbá a célállomás helyére irányuló telefonhívásra és/vagy telefaxra; a várakozás idejével ésszerű arányban álló étkezésre és frissítőkre; valamint, ha egy vagy több éjszakát meghaladja a várakozás ideje, szállodai elhelyezésre.²⁴⁶ Az átfoglalás következtében lehetséges az, hogy az utast a célállomás helyét jelentő város másik repülőterére szállítsa a légitársaság, mint amely repülőterre való szállítást a szerződésükben kikötötték. Ebben a helyzetben a rendelet kötelezettségként rója a légitársaságra, hogy a két repülőtér közötti utazás, vagy egy másik, közeli célállomásra történő utazás költségeit viselje, és megtérítse azt az utasnak.²⁴⁷

Mindezekben a kedvezményekben nem részesülnek azok az utasok, akiknek bár megtagadták a beszállását a légi jármű fedélzetére, azonban repülőjegyüket ingyen vagy csökkentett áron vásárolták oly módon, mely közvetlenül vagy közvetve sem érhető el a közösség tagjai számára.²⁴⁸

A rendelet azonban nem váltott be minden hozzá fűződő reményt, és hosszas előkészítő munkálatok után újabb jogalkotásra került sor. 2004-ben hatályon kívül helyezték a rendeletet, a téma újraszabályozása mellett. Jelenleg az Európai Parlament és Tanács

²⁴¹ 295/91/EGK rendelet 3. cikk.

²⁴² 295/91/EGK rendelet 3. cikk (4) bekezdés.

²⁴³ 295/91/EGK rendelet 4. cikk (1) bekezdés.

²⁴⁴ 295/91/EGK rendelet 4. cikk (2)-(4) bekezdés. 3500 km-nél rövidebb repülőút esetén 150 ECU, míg annál hosszabb repülőút esetén 300 ECU jár. Amennyiben a légitársaság olyan átfoglalást ajánl fel, amelynek következtében a célállomást 3500 km-nél rövidebb távnál az eredetileg tervezett érkezési időhöz képest 2 órát, míg 3500 km-nél hosszabb út esetén 4 órát nem lépi túl a késés mértéke, akkor csak a 150, illetve 300 ECU összegnek az 50%-a illeti meg az utast. A rendelet alapján a kártérítés mértéke maximálisan a célállomásig szóló jegy árára korlátozható.

²⁴⁵ ECU: European Currency Unit, azaz európai valutaegység, az Európai Közösség, majd az Európai Unió valutája 1979-1999 között.

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Glossary:European_currency_unit_%28ecu%29 (letöltés ideje: 2012. augusztus 21.)

²⁴⁶ 295/91/EGK rendelet 6. cikk (1) bekezdés.

²⁴⁷ 295/91/EGK rendelet 6. cikk (2) bekezdés.

²⁴⁸ 295/91/EGK rendelet 6. cikk (2) bekezdés. Véleményem szerint itt a légitársaságok alkalmazottai, valamint az ő hozzátartozói számára kiállított jegyeire.

261/2004/EK rendelete (a továbbiakban: Rendelet), a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás²⁴⁹ és segítség közös szabályainak megállapításáról, rendelkezik a három kiemelt jelentőségű kárszituációban a légiutasokat megillető jogokról.

Egy járat késése vagy törlése, illetőleg a beszállás megtagadása komoly gondokat okoz az utasoknak. Nehezebbé teszi a helyzetet az a tény is, hogy ezekről az információkról általában az utasok nem értesülnek előre, csak a repülőtéren a beszállásra várva szembesülnek a problémával. Éppen ezért tartja az Európai Unió is indokoltnak védelmüket, mivel kiszolgáltatott helyzetbe kerülve kell órákat, esetleg napokat a reptéren tölteniük. Nemegyszer utazásuk valamelyik közbenső állomáson rekednek rövidebb-hosszabb időre, vagy fontos üzleti tárgyalásukat késik le. Nem meglepően ennek következtében egyéb káruk is keletkezik. A lefoglalt szobát a megérkezés előtt néhány órával már csak igen magas bánatpénz megfizetése mellett lehet lemondani; a magas bevételt jelentő üzleti szerződés megkötése elmarad, és sorolhatnánk még azoknak a károknak a példálózó felsorolását, mely ilyen esetben az utasokat sújtja.

3.1. A Rendelet alkalmazási köre, szabályai

A jogviszony az utas és a légitfuvarozó között egy légi személyszállítási szerződéssel jön létre. A szerződés alapján a légitársaság az utast és poggyászát légijárművel az indulási repülőtérről az érkezési repülőterre szállítja.²⁵⁰ A Rendelet alkalmazásának feltétele ezekben a szerződéses jogviszonyokban, hogy az utas érvényes, megerősített helyfoglalással rendelkezik²⁵¹ és – a járat törlés esetét kivéve – utasfelvételre jelentkezik, vagy a helyfoglalással rendelkező utast a légitfuvarozó, illetve az utazásszervező irányította át egy másik járatra. Az utasnak utasfelvételre a légitfuvarozó, az utazásszervező, vagy utazásközvetítő által írásban, az utazást megelőzően közölt

²⁴⁹ A 261/2004/EK rendelet (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályairól hivatalos magyar nyelvű fordítása felváltva, egymás szinonimájaként használja a kártalanítás és a kártérítés jogi fogalmait. A két fogalom ugyanakkor a magyar jogi terminológiában nem feleltethető meg egymásnak. A Rendelet szabályainak értelmezése, tehát hogy mely fogalmat kell a Rendelet szabályai alatt értenünk, külön vizsgálat, tanulmány tárgyát képezi.

²⁵⁰ 25/1999. (II. 12.) kormányrendelet a légi személyszállítás szabályairól, 2.§ (1) bekezdés. A kormányrendelet kimondja, hogy légi személyszállítási szerződésekre a Polgári Törvénykönyv szerződésekre vonatkozó általános szabályai, illetve a vállalkozási szerződésre vonatkozó különös rendelkezései alkalmazandók a kormányrendeletben foglalt kiegészítésekkel.

²⁵¹ Az utas jeggyel vagy más olyan igazolással rendelkezik, amely kétséget kizáróan igazolja, hogy a légitfuvarozó vagy az utazásszervező helyfoglalását elfogadta és nyilvántartásba vette. 261/2004/EK rendelet 2. cikk f) és g) pontok.

időpontban és módon kell megjelennie, illetve amennyiben nincs megjelölve időpont, akkor a légi járat közzétett indulási időpontja előtt legkésőbb 45 perccel kell utasfelvételre jelentkeznie.²⁵²

A Rendelet területi hatályát tekintve egyrészt azokra az utasokra kell alkalmazni, akik egy olyan tagállam területén található repülőtérrel indulnak, amely tagállamra a Lisszaboni Szerződést alkalmazni kell; illetve azokra az utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, feltéve, hogy közösségi légitársaság üzemelteti a légi járatot. Kivétel az utóbbi alól, ha már az indulási hely szerinti harmadik államban előnyökben, kártérítésben és segítségnyújtásban részesültek az utasok.²⁵³ A Rendelet felveti hatályának kiterjesztését a 17. cikkében, annak lehetőségét előre vetítve, hogy nem közösségi légitársaságra is ki kellene terjeszteni a Rendelet hatályát, amennyiben egy harmadik állam területéről az Európai Unió egyik tagállamának repülőterére indít járatot. Véleményem szerint ez a felvetés sikertelen lesz a harmadik állambeli légitársaságok ellenállása miatt.

A Rendelet hatályához kapcsolódóan az Európai Unió Bíróságának 2007-ben a légi járat fogalmát kellett definiálnia az Emirates Airlines – Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel ügyben, előzetes döntéshozatali eljárás keretében.²⁵⁴ Az alapul szolgáló Schenkel-ügyben Schenkel úr az Emirates Airlines légitársasággal arra vonatkozóan szerződött, hogy őt Düsseldorfból – Dubai érintésével – a fülöp-szigeteki Manilába szállítsa. A visszaúton műszaki probléma adódott, ezért a járatot törölni kényszerült a légitársaság, így 2006. március 12.-e helyett március 14-én indult el a Manilából Düsseldorfba tartó járat. Schenkel úr hazaérkezése után keresetet nyújtott be az elsőfokú bíróság, az Amtsgericht Frankfurt am Main előtt az Emirates Airlines ellen. Keresetlevelében 600 euró kártérítést követelt.²⁵⁵ Érvelésének alapja az volt, hogy az oda- és visszaút egy és ugyanazon légi járat nem önálló szakaszait alkotja, ezért a Rendelet hatálya alapján ő az Európai Közösség tagállamának területéről induló és oda-visszatérő utasnak minősül.

²⁵² 261/2004/EK rendelet 3. cikk (2) bekezdés a) pont második fordulat. Meg kívánom jegyezni, hogy a Rendelet hivatalos Magyar nyelvű fordítása helytelenül a "legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt" meghatározást használja, míg a Rendelet eredeti angol változatában a "not later than 45 minutes before the published departure time" mondat szerepel, vagyis helyesen a fordításban a "legkésőbb" szófordulatnak kellene szerepelnie.

²⁵³ 261/2004/EK rendelet 3. cikk (1) bekezdés.

²⁵⁴ C-173/07. sz. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel ügy.

²⁵⁵ Követelésének alapja a 261/2004/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdésének a) pontja, 5. cikkének (1) bekezdésének c) pontjára és a 7. cikkének (1) bekezdésének c) pontja.

Az Emirates Airlines válaszában kifejtette, hogy álláspontja szerint az oda- és visszautat két különálló légi járatnak kell tekinteni, így az ügyben legfeljebb a Rendelet 3. cikk (1) bekezdésének b) pontjának lenne relevanciája, azonban ez azért nem vonatkozhat a vitás esetre, mert az Emirates Airlines nem rendelkezik az Európai Unió valamely tagállama által kiadott működési engedéllyel²⁵⁶, vagyis nem minősül közösségi légitársaságnak. Ennek következtében a Rendelet szabályai rá nem vonatkoznak, így nem kell megfizetnie Schenkel úr részére a Rendeletben előírt 600 euró összegű kártérítést.

Az elsőfokú bíróság Schenkel úr javára marasztalta az Emirates Airlines légitársaságot a kért összegben. A döntés ellen a légitársaság az Oberlandesgericht Frankfurt am Main bírósághoz fellebbezett, mely másodfokon eljáró bíróság előzetes döntéshozatali eljárás keretében az Európai Unió Bíróságának tett fel kérdéseket megválaszolásra. A másodfokú bíróság kérdése arra irányult, hogy úgy kell-e értelmezni a Rendelet 3. cikkének (1) bekezdés a) pontját, hogy az indulási ponttól a célállomásig terjed a légi járat fogalma, vagyis az oda- és visszautat is magában foglalja, ha repülővel történő utazásról van szó, és egyidőben foglalják le az oda- és visszautat. Az esetre alkalmazva a kérdést, a Düsseldorf – Dubai – Manila – Dubai - Düsseldorf szegmensekből álló oda- és visszaút amennyiben egy légijáratnak minősül az azt jelenti, hogy az indulási és a célállomás is Düsseldorf. Ebben az esetben ugyanis a Rendelet 3. cikkének (1) bekezdés a) pontja alapján lehetne az esetet megítélni, vagyis hogy az Európai Unió tagállamain belüli indulási és érkezési helyszínről van szó. A kérdést előterjesztő bíróság kiemelte azt is, hogy van-e annak jelentősége, ha egyetlen foglalás tárgyát képezi az oda- és visszaút.

Az Európai Unió Bírósága a kérdés elemzése során megállapította azt, hogy a légijárat fogalma nem került meghatározásra a Rendelet szabályai között, így értelmezni kell a Rendelet szövegét, a jogalkotó céljának figyelembe vételével.

A Rendelet szövegéből azt tűnik ki, hogy a végső célállomás a repülőjegyen feltüntetett célállomás, csatlakozó járatok esetén az utolsó légi járat célállomása.²⁵⁷ Máshol a Rendelet különbséget tesz az utasok első indulási pontja és a végső célállomás között, vagyis két helyre utal.²⁵⁸ Mindezt mérlegelve, ha Schenkel úr fogalom-használatát alkalmazná a bíróság, mely szerint az oda- és visszaút egy légijáratnak minősül, akkor

²⁵⁶ A Tanács 2407/92/EGK rendelete (1992. július 23.) a légitársaságok engedélyezéséről rendelkezik a közösségi légitársaságokká válás feltételeiről, az eljárás szabályairól. Ezt a rendeletet hatályon kívül helyezte az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK Rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról.

²⁵⁷ 261/2004/EK rendelet 2. cikk h) pontja.

²⁵⁸ 261/2004/EK rendelet 8. cikk (1) bekezdése.

az a 3. cikk (1) bekezdés a) pontja értelmét vesztené, hiszen a végső célállomás és az első indulási pont megegyezne egymással. Ez ellentétes lenne a Rendelet azon eredeti céljával is, hogy magasabb védelmet biztosítson az utasoknak. A védelem szintje csökkenne, mert a légijárat ilyen felfogása esetén a 3. cikk (1) bekezdés a) és b) pontját együtt kellene értelmezni, ami ahhoz vezetne, hogy a védelem csak akkor illetné meg azokat az utasokat, akik az Európai Unió egyik tagállamának területéről utaznak egy másik tagállam területére, ha ehhez közösségi légitársaságot vennének igénybe. Márpedig a Rendeletnek nem célja, hogy a Közösségen belüli légijáratok során megnehezítse az utasok helyzetét és igényérvényesítését. Ezt támasztja alá az is, hogy a Rendelet 17. cikke kilátásba helyezi, hogy kiterjessze a védelem körét azokra az utasokra is, akik egy harmadik ország területéről az Európai Unió valamely tagállamának területére utaznak, azonban a fuvarozó nem közösségi légitársaság.

A Rendelet szabályainak értelmezésén túl vizsgálta az Európai Unió Bírósága a Montreali Egyezményt. Azonban a Montreali Egyezmény sem határozza meg a légijárat fogalmát, csupán az utazás tágabb fogalmára utal.

Összegezve az Európai Unió Bíróságának álláspontja szerint nem lehet úgy értelmezni a 3. cikk (1) bekezdés a) pontját, hogy az alkalmazandó az oda- és visszaútra egyaránt. A légijárat fogalmánál egy légi közlekedési műveletről van szó, amely valamely légitársaság által meghatározott útvonalon végrehajtott fuvarozás egysége. Ezt nem befolyásolja az a körülmény sem, hogy az oda- és visszaútra szóló jegy egyetlen foglalás tárgyát képezi.

Schenkel úr esetére tehát a 3. cikk (1) bekezdésének b) pontja vonatkozik, vagyis az Európai Unió valamely tagállamából egy harmadik ország repülőterére közlekedett járata. Amennyiben közösségi légitársaság üzemeltette volna a járatot, akkor a Rendelet szabályait valóban alkalmazni kellene, azonban mivel az Emirates Airlines nem közösségi fuvarozó, így erre az esetre nem terjed ki a Rendelet hatálya.

A Rendelet kiveszi hatálya alól azokat az utasokat, akik jegyüket térítésmentesen, illetve a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal szerzik meg.²⁵⁹ Az előbbi kitétel hatálya azonban nem terjed ki azokra az utasokra, akik csökkentett árú, vagy ingyenes repülőjegyüket egy légitársaság vagy utazásszervező törzsutasprogramja vagy más kereskedelmi programja keretében

²⁵⁹ Ilyen esetek állhatnak elő például akkor, amikor a légitársaság alkalmazottja, dolgozója vásárol repülőjegyet, vagy amikor egy állam politikai döntéshozóinak légi személyszállítására kedvezményes áron kötnek szerződést a felek.

váltották ki.²⁶⁰ Ide tartozik például az az eset, amikor a légitársaság alkalmazottja – dolgozói kedvezményét felhasználva – veszi igénybe a légitársaság szolgáltatásait. Aggályos lehet azonban, hogy ezek az utasok miért nem élveznek védelmet? Kizárólag azért, mert a céghez tartoznak? Amikor a kedvezményeikkel repülnek, akkor nem a munkaviszonyukkal összefüggésben szenvednek kárt, tehát a munkajogi kárfelelősség rendszere sem védi őket. Miért kell a terhükre értékelni, hogy a saját munkáltatójuk okoz nekik kárt? A különbségtételt a két mód között, amellyel ingyenesen vagy kedvezményes áron lehet repülőjegyet szerezni, nem tartom indokoltnak és elfogadhatónak. Mondhatjuk azt, hogy a törzsutasprogramok és más kereskedelmi programok résztvevői azért nem élveznek előnyöket – annak ellenére, hogy kedvezményesen szereztek repülőjegyüket –, mert valamilyen szolgáltatását korábban már igénybe vették a légitársaságnak vagy partnerének, aki mintegy ellentételezésként nyújtja ezeknek az utasoknak szolgáltatásait, vagy az utas a légitársaság munkavállalója, és így jut a kedvezményes árú jegyhez. Azonban ezek a körülmények nem szolgáltatnak elegendő indokot arra, hogy a légitársaságok a munkavállalóikat és törzsutasait hátrányosan megkülönböztessék a többi utastól, amikor azok kedvezményes vagy ingyenes szolgáltatásokat vesznek igénybe. A szerződés ingyenes jellege egyébként sem mentheti fel a kötelezettet a felelősség alól. Bár az európai államok magánjogában jellemző, hogy az ingyenes szerződés kötelezettjének felelősségét általában alacsonyabban határozzák meg a visszterhes szerződés alapján kötelezett fél felelősségéhez képest, azonban a felelősséget egyik esetben sem likvidálja a szerződés ingyenes volta. Ha az ingyenes szerződés kötelezettjét nem terhelné a szerződésszerű szolgáltatás nyújtásának kötelezettsége, megdőlné a jogviszony kötelmi és szerződéses jellege. A kötelemnek ugyanis pontosan a szolgáltatás kikényszeríthetősége jelenti a legfontosabb sajátosságát. Igaz ez annak ellenére is, hogy az angolszász jogban a szerződés immanens fogalmi eleme a visszterhesség (*consideration*); ennek hiányában kikényszeríthetetlen ígéretről (*promise*) beszélhetünk csak. Nem szabad azonban megfeledkeznünk arról, hogy az Európai Unió légifurvarozásra megalkotott szabályai egyértelműen fogyasztóvédelmi indíttatásúak, ahol a hangsúly nem egy szerződés visszterhes voltán, hanem a fogyasztó kiszolgáltatott és információhiányos helyzetén van. Függetlenül attól, hogy az ingyenes jeggyel utazók és a légitársaság közötti jogviszonyt szerződésnek tekintjük vagy sem, a

²⁶⁰ 261/2004/EK rendelet 3. cikk (3) bekezdés.

fogyasztóvédelem alapszituációja, a fogyasztó és vállalkozás szemben állása mindenképpen tetten érhető a jogviszonyban. A Rendeletben rögzített kártérítési összegek és más szolgáltatások pedig a légitársaságokat fuvarozási kötelezettségük teljesítésére sarkallják. A fentiekben javasolt, jegy árához igazított kártérítési összegek pedig a kedvezményes vagy ingyenes jeggyel utazók kérdését szintén megoldanák, nem érintve a természetbeni szolgáltatásokra (ellátási kötelezettség körébe értett szolgáltatásokra) vonatkozó jogát valamennyi utasnak.

A Rendelet tárgyi hatálya alapján kizárólag olyan légi járművekkel végzett személyszállításra alkalmazható, amelyek motoros merevszárnyú légi járműnek minősülnek.²⁶¹

A Rendelet szabályainak betartására és végrehajtására az utassal szerződéses jogviszonyban álló üzemeltető légitfuvarozó köteles. Ő azonban mentesülhet az alól a kötelezettsége alól, ha közreműködő légitfuvarozója, aki az utas tényleges légi személyszállítását végzi, már helyt állt az utassal szemben, teljesítve a Rendelet alapján az üzemeltető légitfuvarozót terhelő kötelezettségeket.²⁶²

Az utazás során természetesen különböző okok miatt problémák merülhetnek fel. Ezek az okok legtöbbször a légitfuvarozón kívülálló okok, mégis indokolt egy bizonyos védelmi szint biztosítása az utasoknak. A Rendelet szabályozási körébe vonja tehát a beszállás megtagadását, a járat késését, valamint törlését.

3.2. Beszállás megtagadása

A légitársaságok által alkalmazott és bevett praktikának minősül a túlfoglalás esete. Ez pontosan azt jelenti, hogy több jegyet adnak el egy adott gépre, mint ahány hely a gépen van. Köszönhető ez annak, hogy bár megveszi az utas a jegyet, utóbb valamilyen oknál fogva mégsem jelenik meg, nem utazik el. Így a hely üresen marad. Az utasok maguk is gerjesztik ezt a problémát. Hiszen a fapados járatok ma már nagyon olcsón kínálják jegyeiket, és többen úgy gondolkoznak, hogy jó előre, több különböző időpontra váltanak jegyet, és majd eldöntik, hogy melyik időpontban fognak végül elutazni, a fel nem használt jegy visszaváltásával pedig már nem is bajlódnak, vagy vissza nem

²⁶¹ 261/2004/EK rendelet 3. cikk (4) bekezdés.

²⁶² 261/2004/EK rendelet 3. cikk (5) bekezdés.

térítendő jegyet vesznek, hiszen még így is kevesebbet fizetnek a szolgáltatásért, mintha valamelyik nagy nemzeti légitársasággal kötöttek volna szerződést.²⁶³

Túlfoglalás esetén valamilyen szempontok alapján a légi fuvarozónak választania kell, hogy ki fog elutazni, és mely utas fog a repülőtéren maradni, és várni a következő gépre. A Rendelet 4. cikke tartalmaz rendelkezéseket az ebben az esetben kötelezően alkalmazandó eljárásra.

Ez alapján a légifuvarozó köteles először az utasok közül önkénteseket keresni, akik a visszatérítéshez vagy átfoglalásukhoz való jogukon túl, valamilyen plusz anyagi előnyért cserébe lemondanak helyfoglalásukról. Amennyiben az önként jelentkezők száma még mindig alacsonynak mutatkozik, és még mindig nincs elég hely a járaton, úgy az üzemeltető légifuvarozó visszautasíthatja a helyfoglalással rendelkező utasok beszállását.

Az utasok beszállásának akaratuk ellenére történt visszautasítása esetén, a légifuvarozó köteles az utasokat a Rendeletben írt módon, azonnal kártérítésben részesíteni, valamint megfelelő segítséget nyújtani számukra.²⁶⁴

Egyes szerzők²⁶⁵ felvetik azonban azt, hogy a Rendelet azon szabálya, mely szerint azonnal kártérítésben kell részesíteni az utasokat, aránytalanul nagy nehézséget róhat a légitársaságokra. Különösen akkor jelenthet az „azonnali” megtérítés problémát a légitársaságnak, ha az adott repülőtéren lévő képviselőjénél nincs készpénz, vagy azonnal megkezdik az utas útjának átszervezését, melynek következtében az eredeti járat tényleges indulási idejét követően nem sokkal az utas is megkezdheti vagy folytathatja útját. Véleményem szerint ez nem okoz problémát, mert a Rendelet szövegében szereplő „azonnali” fordulat a valóságban nem jár olyan kötelezettséggel, hogy a helyszínen kelljen megfizetni a kártérítési összeget. Ez egyszerűen orvosolható oly módon, hogy a légitársaság kiállít egy csekket vagy vouchert, vagy a légitársaság

²⁶³ ÁCS Gábor: *Fapados forradalom*, Alinea Kiadó, Budapest, 2007. 297.

²⁶⁴ C-321/11. számon előterjesztett Germán Rodríguez Cachafeiro és María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor kontra Iberia Líneas Aéreas de España S.A. ügyben a beszállás visszautasítására egy csatlakozó járaton azért került sor, mert az eredeti indulási helyről a légitársaság hibájából késve indult el a légi jármű. A késés miatt a légitársaság úgy vélte, hogy a késéssel érintett járat utasai nem érik el végállomásuk felé tartó csatlakozó járatukat, ezért – az üres helyekre tekintettel – lehetővé tette más utasoknak, hogy beszálljanak a járatra és feltöltsék a feltételezhetően üresen maradó helyeket. A késéssel érintett járat utasai azonban mégis időben odaértek csatlakozó járatuk kapujához, ahol a légitársaság megtagadta a beszállásukat. Az előzetes döntéshozatali eljárás keretében az Európai Unió Bírósága elé terjesztett kérdés arra vonatkozik, hogy az ilyen esetet a Rendelet alapján az utasok akaratuk ellenére történt visszautasított beszállásnak kell-e tekinteni, és erre alapján megilleti-e az utasokat a Rendeletben előírt kártérítési összeg, valamint segítségnyújtás felajánlása.

²⁶⁵ ARNOLD, Kinga: *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights*, Air and Space Law, 2007/2. 96.

helyszíni képviselője felvesz egy jegyzőkönyvet, amiben rögzítik az utas adatai mellett annak a bankszámlának a számát, amelyre történő átutalással a légitársaság eleget tesz kártérítési kötelezettségének.

Mivel a Rendelet fogalomhasználata több helyen nem kellően pontos, felvetődik az a kérdés, hogy amennyiben gépcsere esetén egy több ülésel felszerelt gépet cserélnek le egy kisebbre az indulás előtt, és emiatt néhány utas nem tud azzal a járáttal elutazni, úgy azt beszállás visszautasításának vagy járáttörlésnek kell-e tekinteni. Arnold Kinga álláspontja alapján,²⁶⁶ amennyiben ésszerű indokok vezettek a gépcseréhez, mint például biztonsági okok, úgy a beszállás visszautasításának eseteként fogják a légitársaságok az esetet kezelni, hiszen a Rendelet alapján abban az esetben, ha a beszállás visszautasítására ésszerű indokok alapján került sor, a légitársaság mentesül az (azonnali) kártérítési kötelezettség alól.²⁶⁷ Ezzel az állásponttal azért nem értek egyet, mert a beszállás visszautasítása fogalom-meghatározásnál a Rendeletben felsorolt okok az utas személyében rejlő okokra vonatkoznak, így az utas egészségi állapotára, arra, hogy az utas felszállása a repülőre saját magára vagy a többi utasra biztonsági problémát jelentene, illetve ide tartozik az az eset is, ha az utas nem rendelkezik megfelelő utazási okmányokkal. A gépcsere ezeket a körülményeket nem befolyásolja, így ezekben az esetkörökben a légitársaságok számára is kedvezőbb a járáttörlés következményeinek az alkalmazása, hiszen így valóban adott a lehetőségük a mentesülésre. Ellenben, ha valamilyen kereskedelmi ok indokolta a repülőgépek cseréjét, és következtében a beszállás visszautasítását, akkor Arnold Kinga álláspontja szerint a jogkövetkezmények szempontjából a járáttörlés jogintézményének alkalmazása előnyösebb a légifuvarozóknak, hiszen ilyenkor nem kell a kártérítést azonnal megfizetni, szemben a beszállás visszautasításának esetkörével. A fentebb kifejtett álláspontom szerint – ami alapján nem a helyszínen történő megfizetést takar az „azonnali” megtérítési kötelezettség –, a légitársaságok szemszögéből irreleváns, hogy a járáttörlésnek vagy a beszállás megtagadásának a jogkövetkezményeit alkalmazzák; egyik sem ró nagyobb terhet a légifuvarozókra. Mindezek ellenére véleményem szerint a Rendelet szövegét szó szerint értelmezve, mindkét esetben a beszállás visszautasításáról beszélünk, és ennek a jogkövetkezményeit kell alkalmazni.

²⁶⁶ ARNOLD, Kinga: *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights*, Air and Space Law, 2007/2. 101.

²⁶⁷ 261/2004/EK rendelet 2. cikk j) pont.

3.3. A járat késése

Amennyiben a légitársaság indokoltan számíthat arra, hogy egy járata a menetrendhez képest késni fog, a repülőút hosszától és a késés mértékétől függően különböző ellátásokat kell biztosítani utasainak.

Az Európai Unió Bírósága szerint légitársaság késésén a Rendelet alapján azt értjük, ha az eredeti tervnek megfelelően közlekedik a járat, azonban tényleges indulási idejét későbbre halasztják a tervezett indulási időhöz képest.²⁶⁸

Késés esetén a várakozás idejével arányban álló étkezést és frissítőket kell biztosítani az utasoknak. Abban az esetben, ha az indulás időpontja ésszerű számítások szerint a korábbi bejelentett (tervezett) indulási időhöz képest másnapra esik, akkor szállást vagy szállodai elhelyezést kell biztosítani az utasok számára.

Ha a járat késése az öt óra hosszát meghaladja, akkor az utas a jegy árának visszatérítését kérheti hét napon belül, vagy jogosult lesz az első indulási pontra való visszaszállásra a lehetséges legkorábbi járatral.²⁶⁹

A Rendelet szövegéből ugyan nem olvasható ki, hogy a légitársaság kártérítési felelősséggel tartozna a légitársaság késésekor, azonban az Európai Unió Bírósága a késés és a járatörlés fogalmainak elhatárolásakor erre a következtetésre jutott egyik döntésében, és úgy ítélte meg, hogy azokat az utasokat is megilleti a Rendeletben megállapított fix összegű kártérítés, akiknek járata több mint három órát késett.²⁷⁰

2013 elején²⁷¹ egy újabb döntés született a légitársaságok késéséhez kapcsolódóan. Az alapügy tényállása²⁷² szerint Folkertséknek oda-vissza foglalása volt Bréma-Párizs-Sao Paulo-Asunción Air France repülőjáraton. Indulásnál a Bréma-Párizs járaton két és fél órával később indultak el a tervezett indulási időhöz képest, következésképpen valamennyi csatlakozó járatukat lekésték, ezért csak 11 óras késéssel érték el Asunción városának repülőterét.²⁷³ Az ügyben elsőfokon eljáró bíróság 600 EUR kártérítést ítél meg Folkertséknek, azonban a döntés ellen az Air France jogorvoslással élt. A másodfokú bíróság az ügy elbírálása előtt az Európai Unió Bíróságához fordult, két kérdésben kérve annak állásfoglalását. Az Európai Unió Bíróságának azt kellett

²⁶⁸ C-402/07. és C-432/07. sz. Condor Flugdienst GmbH és Air France SA egyesített ügyek.

²⁶⁹ 261/2004/EK rendelet 6. cikk.

²⁷⁰ C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyekben született ítélet.

²⁷¹ 2013. február 26.

²⁷² C-11/11. sz. Air France kontra Heinz-Gerke Folkerts, Luz-Tereza Folkerts ügy.

²⁷³ 2006. május 16. 22:30 helyett 2006. május 17-én 10:30-ra érték el végállomásukat.

elbírálnia, hogy olyan esetben is jár-e a késés miatt kártérítés, ha a csatlakozó járatok közül az első járat két és fél órával később szállt fel, viszont ennek következtében a végső célját 11 órával később érte el. A második kérdés arra vonatkozott, hogy amennyiben az első kérdésre nemleges választ ad a Bíróság, úgy a több szakaszból álló repülőutak esetén az egyes résztávokat vagy az utolsó célállomáshoz viszonyított távolságot kell alapul venni.

Miután az Európai Unió Bírósága megvizsgálta az ügy eldöntéséhez szükséges tényeket és jogszabályi háttérrel, arra a következtetésre jutott, hogy a Rendelet alapján azt az utast is megilleti a kártérítés, akinek csatlakozó járatának indulásánál a Rendelet 6. cikkében meghatározott ötórás küszöbértékeknél kisebb mértékű késés merült fel, de amely tekintetében a végső célállomásra való érkezés a tervezett érkezési időponthoz képest legalább három órát késett. Ahhoz, hogy a Rendeletben foglalt kártérítést, mint jogkövetkezményt alkalmazni lehessen, nem feltétel tehát, hogy már az indulásnál fennálljon a késés, hanem azt a végső állomásra való késedelmes érkezés alapozza meg. Amennyiben elfogadjuk tehát az Európai Unió Bíróságának azon joggyakorlatát, hogy nem csak a járat törlésekor, hanem késésekor is kártérítési kötelezettsége keletkezik a légitársaságnak, úgy az ebben az ügyben született ítélet teljesen védhető alapokon nyugszik. A Rendelet több szegmensből álló repülőút esetén nem külön-külön, egymásra tekintet nélkül kezeli a csatlakozó járatokat, hanem az indulási hely és a végső célállomás közötti távot egységként kezeli.²⁷⁴ A többi utasjogi szabályozásban (vasúti, vízi és buszos közlekedés) ugyanez a jogszabályi háttér alkalmazandó, tehát késés szempontjából annak van relevanciája, hogy mennyivel később éri el az utas a célállomását. Ez a szabályozás úgy gondolom, hogy nem kizárólag az utasok érdekét szolgálja, és számukra pozitív, hanem a fuvarozóknak is. Amennyiben ugyanis egy járat később indul el, vagyis a tervezett indulási időtől elválí az utas a tényleges indulási idő, úgy akár alternatív fuvarozók biztosításával, akár más módon²⁷⁵ lehetősége van arra a fuvarozónak, hogy azáltal mentesüljön kártérítési kötelezettsége alól, hogy az üzemeltetett járat a végső célállomást a tervezett indulási időben, vagy ahhoz képest elhanyagolható késéssel éri el.

²⁷⁴ 261/2004/EK rendelet 2. cikk h) pont: „végső célállomás: az utasfelvételi pultnál bemutatott repjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó repülőút célállomása; a rendelkezésre álló alternatív csatlakozó légi járatokat figyelmen kívül kell hagyni, ha az eredetileg tervezett érkezési időt betartják.”

²⁷⁵ Például az útvonal módosításával. Saját tapasztalat, hogy New Yorkból másfél órával késéssel indult a gép, azonban a kedvezőbb légifolyosó-kiosztásnak köszönhetően késés nélkül landolt a repülőgép a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren, Budapesten.

3.4. A járat törlése

Ha a járat törlésére kerül sor, akkor az utast minden esetben megilleti az átfoglaláshoz, vagy a visszatérítéshez, illetve az elálláshoz való jog. Kártérítés is megilleti az utasokat, bizonyos kivételekkel. A Rendelet alapján ugyanis két esetben mentesülhet a légitársaság a kártérítés alól. Egyrészt abban az esetben, ha a menetrend szerinti indulás időpontja előtt legalább két héttel tájékoztatják az utast a járat törléséről, vagy ha jelentős hátránnyal nem járó átfoglalást ajánlottak fel az utas számára a tervezett menetrend szerinti indulás előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal.

Mindezekről a légitársaság köteles megfelelően tájékoztatni az utasokat. A bizonyítás a légitársaságot terheli abban a tekintetben, hogy a tájékoztatás megtörtént és annak körülményei is megfelelőek voltak.

A kártérítési kötelezettség alól rendkívüli körülmények bizonyítása esetén mentesülhet a légitársaság, vagyis a Rendelet alapján meghatározott esetekben kimentheti magát a felelősség alól. Mindehhez két dolgot kell bizonyítani, történetesen, hogy nem volt előre látható a törléshez vezető körülmény, valamint hogy az esemény elháríthatatlan volt, azt minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. A Rendelet hat ilyen különleges körülményt sorol fel:

- Bizonytalan politikai helyzet,
- Nem megfelelő meteorológiai feltételek,
- Biztonsági kockázatok,
- Váratlan repülésbiztonsági hiányosságok,
- Sztrájkok,
- Légiforgalmi irányítási döntés.²⁷⁶

Meg kell azt jegyeznünk, hogy ma még nem teljesen egyértelmű a helyzet a tekintetben, hogy a járat késéséről vagy törléséről van-e szó adott esetben. A Rendelet ugyanis nem határozza meg, hogy mi tekinthető késésnek, és mikor kell törlésről beszélni. A légitársaságoknak nem mindegy, hogy melyikről van adott esetben szó, és ennek következtében a késés vagy a törlés jogkövetkezményeit kell alkalmazni. Ez azért is fontos számukra, mert késés esetén nem kell kártérítést fizetniük, míg törlés esetén igen.

²⁷⁶ Ezen körülményeknél is hangsúlyozottan ki kell emelni, hogy önmagában a körülménye fennállása még nem mentesíti a felelősség alól a légitársaságot. Bizonyítani kell az elháríthatatlanságot és az előre nem láthatóságot. Tehát mikor például a sztrájkot előre bejelentik, akkor a sztrájkra nem lehet kimentési okként hivatkozni.

Így az érdekük tehát az, hogy csak a járat késését állapítsák meg, és így gyakran a járat törlését is késésként tüntetik fel.²⁷⁷

Érdemes megvizsgálni azt az esetet is, hogy mi történik akkor, jogosult-e az utas kártérítésre, abban az esetben, ha az oda- és visszaút egyetlen foglalás tárgyát képezi, azonban a valamelyik tagállami repülőtérrel induló járat egy harmadik országbeli repülőtérre érkezik, és majd onnan fog visszaindulni a Közösségi jog alá tartozó tagállamba. Ezt a kérdést az Európai Bíróságnak kellett értelmeznie előzetes döntéshozatali eljárás keretében. Az eljárás folyamán azt állapította meg, hogy a 261/2004/EK rendelet rendelkezései erre az esetre nem alkalmazhatók, és nem illeti meg az utast a Rendelet alapján meghatározott mértékű kártérítés.²⁷⁸

3.4.1. Egy járat törlésének és késésének elhatárolása

A kérdés megválaszolása egyszerűnek tűnhet, azonban a Rendelet egyik – gyakran kritizált – hibája, hogy nem határozta meg pontosan, hogy mit kell a járat késésén, illetve a járat törlésén érteni. A Rendelet értelmében járat törlése alatt egy korábban tervezett járat nem közlekedését értjük, amely járatra legalább egy jegyet eladtak, míg késés esetén „csupán” arról van szó, hogy a légi járat tényleges indulási ideje későbbre esik, mint a tervezett indulási idő, azonban a légi járat közlekedési útvonala az eredeti terveknek megfelelő. A légitársaságok – akikre nézve a Rendelet jelentős terhet róhat adott esetben – abba a helyzetbe kerültek, hogy a szabályozási deficit következtében maguk határozhatják meg üzletszabályzatukban, hogy ők mit értenek a járat törlésén, illetve késésén. A különbségtétel közel sem olyan jelentéktelen és elhanyagolható, mint az első olvasatra tűnik. A kártérítéshez való jog ugyanis a Rendelet szövege – vagyis szó szerinti értelmezése esetén – csak akkor illeti meg az utast, ha a járatát törölték, vagy megtagadták tőle, hogy az előzetes foglalása ellenére a légi jármű fedélzetére lépjen. A kártérítési jog azt jelenti – a fentebb kifejtettek alapján –, hogy amennyiben a helyszínen értesül az utas arról, hogy járatát törölték²⁷⁹, és később érkezik meg a célállomásra, az indulási hely és a célállomás távolságának függvényében 250, 400, illetve 600 euró azonnali kártérítési összeg illeti meg. Amennyiben – az előző

²⁷⁷ Ács Gábor: *Fapados forradalom*, Alinea Kiadó, Budapest, 2007. 298.

²⁷⁸ C-173/07. sz. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland vs. Diether Schenkel ügy.

²⁷⁹ Nem jár kártérítés, ha a Rendeletben meghatározott esetekben, vagyis amikor a menetrend szerinti indulás időpontja előtt legalább két héttel tájékoztatják az utast a járat törléséről, vagy ha jelentős hátránnyal nem járó átfoglalást ajánlottak fel az utas számára a tervezett menetrend szerinti indulás előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal. Rendelet 5. cikk (1) bekezdés c) pont, i-ii) eset.

szempontok alapján figyelembe véve a két repülőtér távolságát – alternatív járatot ajánlanak fel, és összességében az elszenvedett kérés kettő, három vagy négy óra, a kártérítési összeg az eredeti kártérítési összegek felére csökken. Ugyanakkor, ha például egy tíz vagy akár huszonnégy órás kérésről van szó – szigorúan a Rendelet fogalomhasználatát követve –, előfordulhat, hogy az utas az azonnali segítségnyújtáson kívül vagy nem részesül semmilyen ellentételezésben azért, mert a légifuvarozó hibájából őt kár érte, vagy majd csak akkor kapja meg a Montreali Egyezmény alapján megítélhető kártérítési összeget²⁸⁰ az elszenvedett kérés miatt, ha hosszas bírósági eljárásnak veti magát alá. A kártérítési perben azonban bizonyítania kell egy olyan kárt, amely őt az utazás céljával összefüggésben érte. Véleményem szerint indokolatlan ez a különbségtétel az egyes utasok között az alapján, hogy járat késéséről vagy annak törléséről van szó.

A járatok késésének és törlésének az elhatárolása tárgyában 2009. november 19-én a szakmai közösséget jelentősen megosztó ítéletet hozott a Bíróság a Sturgeon-ügyként emlegetett egyesített ügyekben.²⁸¹ Az alapul szolgáló ügyek bíróságai arra próbáltak választ találni, hogy léteznek-e olyan körülmények, amelyek figyelembe vétele mellett egy járat késését már nem késésnek, hanem a járat törlésének kell tekinteni.

A két eset tényállása röviden a következő: A Sturgeon család (a szülők és két gyermekük) a Condor Flugdienst GmbH légitársasággal kötött légi személyszállítási szerződést, amely alapján a légitársaság vállalta, hogy a Sturgeon családot meghatározott időpontokban Frankfurtból a kanadai Torontóba, majd onnan vissza Frankfurtba szállítja. A Frankfurt – Torontó útvonal eseménytelenül telt. A visszaúton azonban a reptérre megérkező és az utasfelvételen jelentkező Sturgeon családot és a többi utast tájékoztatták járatuk törléséről, mely tény a repülőtér jelzőtábláin is kivetítésre került.²⁸² A tájékoztatás alapján a járat csak másnap indult útjára, 25 órás késést követően. A légitársaság az utasoknak biztosított éjszakai szálláshelyet, az éjszakát is magába foglaló késés miatt. A következő nap a foglaláson szereplő, eredetileg Torontó – Frankfurt útvonalon közlekedő járatszámával azonos számú járatra jelentkeztek be az utasok, és a járat útvonala is megegyezett az eredeti járatéval, azonban egy másik légitársaság pultjánál történt meg az utasfelvétel, és az ülések kiosztása is eltért az eredeti foglalásban szereplő kiosztástól. A járat egyébként nem

²⁸⁰ Amelynek összege maximum 4150 SDR lehet.

²⁸¹ C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyek.

²⁸² A járat tervezett indulási ideje 2005. július 9. 16 óra 20 perc.

minősült a másik légitársaság járatának, és a Condor Flugdienst GmbH légitársaságnak nem volt arra a napra tervezett, az előző napi járattal azonos járatszámú járata a kérdéses útvonalon. Christopher Sturgeon a megérkezést követően úgy vélte, hogy családja és ő jogosult a járatok törlése esetén járó, fejenként 600 eurós kártérítési összegre, mert a körülményeket figyelembe véve az ő járatukat törölték, nem késett. Az első és másodfokú bíróság azonban a légitársaság álláspontjával értett egyet, mely szerint a vitás ügyben csupán a légijárat késéséről lehet beszélni. Az ügy felülvizsgálati kérelem nyomán a Német Szövetségi Legfelsőbb Bírósághoz került, aki kezdeményezte a Bíróság előzetes döntéshozatali eljárását.

Böck és Lepuschitz az Air France légitársasággal álltak szerződéses jogviszonyban, mely alapján az Air France légitársaság vállalta a két személy Bécsből Mexikóvárosba történő oda- és visszaszállítását, párizsi átszállással. A Mexikóvárosból Párizsba tartó járatra történt bejelentkezést követően az utasokat a járat törléséről tájékoztatták.²⁸³ Az utasok választhattak, hogy egy másik légitársaság másnap induló járatára kérnek átfoglalást vagy kitartanak az Air France légitársaság szintén másnap induló járata mellett. Böck és Lepuschitz az átfoglalás mellett döntöttek, így az eredeti menetrendhez viszonyítva 22 órás késéssel érkeztek meg Bécsbe. Az Air France légitársaság ígért járata másnap valóban elindult az eredeti járatszám mellett szereplő kiegészítő „A” jelzés alatt, a légitársaság azonos napon menetrend szerint üzemeltetett járata mellett. Az utaslista összetétele azonban változott, hiszen azoknak a helyeit, akik éltek az átfoglalási lehetőségükkel, feltöltötték új utasokkal. Hazaérkezésük után Böck és Lepuschitz osztrák bírósághoz nyújtott be keresetet az Air France légitársaság ellen. Kereseti kérelmükben a légijáratok törlése esetén járó 600 eurós kártérítési összeget követelve a légitársaságtól, hiszen véleményük szerint a járat késéseként aposztrofált eseményt – az ismertetett körülmények mellett – a valóságban a járat törléseként kell értelmezni. Az ügyben a másodfokon eljáró bíróság fordult előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel a Bírósághoz.

A német bíróság egyik kérdése arra irányult, lehetséges-e olyan értelmezés, megkülönböztetés, hogy egy járat törlése esetén az eredeti repülési tervet megváltoztatják, míg a késésnél nem változik az eredeti repülési terv, csak a tervezett és a tényleges indulási idő, ebből következően pedig az érkezési idő esik későbbre. A másik kérdés arra vonatkozott, hogy amennyiben az előző módszer segítségével nem

²⁸³ A járat tervezett indulási ideje 2005. március 7-én 21 óra 30 perc volt.

lehet különbséget tenni késés és a járat törlés között, úgy milyen körülmény az, ami törléssé minősíti a járat késését, annak minden következményével együtt. Az osztrák bíróság megfogalmazta azt a kérdését, hogy egy 22 órás késés önmagában minősülhet-e – csupán a késés időtartamát figyelembe véve – járat törlésnek, illetve változtatnak-e az előző kérdésre adott válaszon azok a tényezők, hogy a járatszámot egy kiegészítő jelzéssel látják el, és az utasok összetétele is megváltozik, új utasok kerülnek fel az utaslistára, mivel más utasok alternatív járatot választanak a visszaút megtételére.

A Bíróság két részre bontotta a kérdést. Először arra kereste a választ, hogy egy járat jelentős késését a járat törlésének kell-e minősíteni a Rendelet szabályai alapján. A Bíróság munkáját segítve, a főtanácsnok megpróbálta összegyűjteni, hogy a jogszabályokban járatlan utasok számára mi keletkeztetheti azt a látszatot, hogy a járat törlésére került sor az adott helyzetben. Ilyen tényező lehet, hogy másik légitársaság végzi el az utas szállítást, megváltozik a légitársaság típusa, a járatszámban módosulás történik, megváltoztatják az indulási vagy az érkezési repülőteret, az utas visszakapja csomagját, valamint új utasfelvételre kerül sor, új beszállókártyát kap az utas, a légitársaság személyzetének egy tagja a járat törléséről tájékoztatja az utasokat, és ez az információ a repülőtér kivetítőin is megjelenik. A főtanácsnok azt is hozzátette jelentéséhez, hogy bár ezen információk bármelyike alkalmas azt a látszatot kelteni, hogy a járatot törölték, de egyik sem bizonyíthatja annak tényét önmagában, azt a tagállami bíróságoknak kellene esetről esetre mérlegelniük. Ez azonban eltérő jogértelmezéshez vezetne, ennek következtében pedig jogbizonytalanságot eredményezne. A Bíróság ítéletében arra a következtetésre jutott, hogy ezen körülmények egyike sem alkotja a légitársaság olyan objektív jellemzőit, amelyek alapján a késést és a törlést meg lehetne egymástól különböztetni. Az egyetlen objektív tényező, mely alapján eldönthető lenne, hogy a két jogintézmény közül melyikről kell beszélni az adott ügyben, az az időtényező. A két ügyben érintett személyeken kívül több tagállam és a Bizottság is arra az álláspontra helyezkedett, hogy ha a késés meghalad bizonyos időtartamot, akkor kerüljön sor a járat törlésére. Azonban a brit kormány előadta azon aggályát, mely szerint ezt nem lehet csak úgy esetről esetre eldönteni, hanem amennyiben ez elfogadható, ténylegesen is szabályozni kellene a Rendeletben. A Bíróság ítéletében kitartott álláspontja mellett, mely alapján a légitársaság akkor minősül törölt járatnak – függetlenül a késedelem tartamától –, ha az eredeti utazási tervet is feladja.

A második kérdés, amit ténylegesen megválaszolt a Bíróság, hogy a járat késése esetén is megilleti-e az utasokat a törlés esetén járó kártérítési összeg, hiszen az utasok helyzete a két esetben valóban nagyban hasonló. A Rendelet szó szerinti értelmezéséből ez a következtetés nem vonható le, a Bíróság azonban vizsgálta a Rendelet jogi összefüggéseit, a szabályozás célját²⁸⁴. A Rendelet preambuluma végül elvezette a Bíróságot arra a felismerésre, hogy egy járat hosszú késése esetére is vonatkozik a kártérítési jog. A Rendeletnek ugyanis nem célja az utasok hátrányos megkülönböztetése. Azonban ha az ugyanolyan helyzetben lévő utasokat nem egyenlő módon kezelik az alapján, hogy a járat késését vagy törlését rendeli el a légitársaság, akkor az az egyenlő bánásmód elvének a megsértését jelenti. Az egyenlő bánásmód elve alapján a Bíróság elvégezte a késést szenvedő, illetve a járat törlése miatt károsult utasok helyzetének összehasonlító vizsgálatát. Végeredményben a Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy amennyiben a járat késése a három órás időtartamot meghaladja, akkor a késést szenvedő utasok is hivatkozhatnak a Rendeletben meghatározott kártérítési jogra, és részesülhetnek ők is kártérítésben.

A Bíróság döntését a szakirodalom erős kritikának vetette alá, hiszen a Rendelet szövegéből sem a nyelvtani, sem a 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, pótolnák a hiányzó fogalom meghatározásokat. Véleményem szerint nem merülhet fel kétely a tekintetben, hogy a Rendelet megalkotására valóban volt-e hatásköre az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, vagy, hogy a Rendelet érvényes-e.²⁸⁵ Továbbá az sem képezheti vita tárgyát, hogy a Rendelet szabályaira valóban szükség van, hiszen a légitársaságok közötti gazdasági versenyben gyakran az utas a

²⁸⁴ A 261/2004/EK rendelet indoklását vizsgálta ennek kapcsán a Bíróság. A szabályozás alapvető célja pedig a légitársaságokban részt vevő utasok minél magasabb szintű védelme.

²⁸⁵ Ezzel ellentétes álláspontot képvisel például Marc McDonald. Lásd: MCDONALD, Marc: *European Court of Justice Denies IATA's Case*, *International Travel Law Journal*, 2006/24. 24-29.

szenvedő alanya a légitársaságok haszonmaximalizálási törekvéseinek, ezért kell, hogy legyen egy védelmi háló az utasok számára. Úgy vélem, hogy a probléma megoldását az jelenthetné, ha az Európai Unió Bírósága által követett gyakorlathoz igazítanák a Rendelet szabályait. Vagyis egy járat késése esetén is megilletné az utasokat a járatotrlés esetén kötelezően járó kártérítés, csupán a fizetendő kártérítés összegében kellene különbséget tenni, méghozzá a várakozási idővel arányosan kellene megállapítani ezeket az összeghatárokat. Arról sem szabad azonban elfelejtkeznünk, hogy a jelenlegi gazdasági helyzetben a légitársaságokra mekkora terhet ró ez a kötelezettség, annak kikényszerítése.²⁸⁶ Ezért úgy gondolom, hogy bár szükséges a Rendeletben meghatározni bizonyos kártérítési összegeket, azonban azoknak összegét csökkenteni kellene és egy progresszív sávós szisztémát kialakítani.

Meglehetősen szokatlan egyébként 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 járatotrlés következtében. Mivel az individuális igényérvényesítés nyitva áll minden utas előtt, aki akár vagyoni akár nem vagyoni kárt szenved el a légifuvarozó szerződészegése 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. Várhatóan az új Ptk. sérelemdíj intézményének gyakorlata során sem fogják a bíróságok az ilyen érdekek megsértésére alapított igényeket elismerni. 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.

²⁸⁶ Ezt a véleményt osztja a Wallentin-Hermann ügyről írt tanulmányában John Balfour is. Lásd erről: BALFOUR, John: *The „Extraordinary Circumstances” Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia*, German Journal of Air and Space Law (ZLW), 2009. 224-231.

3.4.2. A járat törlésének értelmezése

A Sturgeon és Böck ítélet után egy évvel az Európai Unió Bírósága egy másik nézőpontból is lehetőséget kapott a járat törlésének fogalmának meghatározására. Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Manuel Puga Lueiro, Luis Ángel Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez helyfoglalással rendelkeztek az Air France Párizsból Vigóba tartó járatára. A járat a párizsi Charles de Gaulle repülőtérrel indult Vigóba 2008. szeptember 25-én 19 óra 40 perckor.²⁸⁷

A repülőgép a menetrend szerint felszállt, azonban néhány perccel a felszállás után a pilóta műszaki problémát észlelt, és úgy döntött, hogy visszafordítja a repülőgépet az indulási helyre. Arról azonban nincs adat, hogy a visszatérést követően a repülőgép később újra felszállt volna, és bár késéssel, de megérkezett volna a célállomásra.

Az érintett utasok közül hárman egy nappal később, 2008. szeptember 26-án 7 óra 5 perckor a Párizs Orly repülőtéréről Portóba közlekedő járatára kaptak átfoglalást, majd miután megérkeztek Portóba taxival jutottak el Vigóba. Egy másik utasnak a Párizsból Bilbaón keresztül Vigóba tartó légi járat ugyanazon napi igénybevételét ajánlotta fel az Air France, míg a többi utast a másnap –a törölt járattal azonos időpontban – induló Párizs-Vigó járaton helyezte el. Az egy napos várakozási idő ellenére – egy utas kivételével – az utasok nem részesültek ellátásban és éjszakai szállásukat sem biztosította az Air France.

Az érintett utasok közül hét utas kártérítési keresetet indítottak az Air France ellen a pontevedrai kereskedelmi bíróság előtt a légi személyszállítási szerződés megszegése miatt. A hét utas kérelmében azon károk megtérítését kérte, amelyet a légi jármű műszaki problémája által okozott jelentős késések és kényelmetlenségek miatt elszenvedtek. Az utasok Rendelet 7. cikkében szereplő kártérítést követeltek, valamint a Rendelet 12. cikke alapján egyéb káraik megtérítésére is igényt tartottak az őket ért nem vagyoni sérelmek miatt. Ezen felül az egyik felperes a portói repülőtérrel Vigóba történő utazása folytán felmerült taxiköltség megtérítését is követelte.²⁸⁸ Egy másik felperes a párizsi repülőtéri étkezésével, valamint kutyájának az eredetileg tervezettnél egy nappal tovább tartó megőrzésével kapcsolatban felmerült költségeinek megtérítését

²⁸⁷ C-83/10. sz. Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Manuel Puga Lueiro, Luis Ángel Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez kontra Air France SA ügy.

²⁸⁸ Követelésének jogalapja a 261/2004/EK rendelet 8. cikk (3) bekezdése.

követelte. Az eljáró bíróság úgy határozott, hogy az eljárását felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából az Európai Unió Bíróságához fordul. Kérdésként merült fel, hogy a Rendelet 2. cikkének 1) pontjában szabályozott járat törlés fogalmát úgy kell-e értelmezni, hogy az kizárólag a menetrendszerinti légi járat indulásának elmaradására irányul, vagy vonatkozik minden olyan körülményre, amelynek folytán a légi jármű ugyan felszállt, azonban nem érkezett meg a célállomásra, mert műszaki problémák miatt kénytelen volt visszatérni az indulási repülőtérre.

Az Európai Unió Bírósága a Rendelet fogalom meghatározásából indult ki. Ez alapján egy járat törlését alatt valamely eredetileg tervezett légi járat nem közlekedését értjük, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak. A meghatározásban szerepel a légi járat fogalma, amelynek jelentését az Európai Unió Bírósága egy korábbi ítéletében már kifejtette.

Ez alapján a légi járat lényegében egy légi közlekedési művelet, valamely légifuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott fuvarozás egysége.²⁸⁹ A légi járat lényegi elemét tehát az útvonal alkotja, amit a légifuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően hajtanak végre.²⁹⁰ Az útvonal kifejezés meghatározott időrend alapján állapítja meg a légi jármű által az indulási repülőtérrel az érkezési repülőtérre megteendő utakat, mely tényből következik, hogy egy légi járat teljesítéséhez nem elegendő, hogy a repülőgép a tervezett menetrend szerint elinduljon, hanem az is szükséges, hogy a menetrendnek megfelelően megérkezzen célállomására. Amennyiben a felszállás megtörtént, azonban a légi járműnek ezt követően vissza kellett térnie a felszállás helye szerinti repülőtérre a menetrendben szerinti célállomást elérése nélkül, a légi járatot nem lehet az eredetileg tervezett formában teljesítettnek tekinteni. A Rendelet szabályaiból nem következik, hogy az eredetileg tervezett légi járat nemteljesítése esetén a járat törlése megkövetelné a törlésére vonatkozó kifejezett döntés meghozatalát.

Az Európai Unió Bírósága korábbi ítéletében rámutatott arra is, hogy főszabály szerint akkor is megállapítható a járat törlése, ha a késéssel érintett és eredetileg tervezett járatot más járatra alakítják, vagyis ha a járat eredeti repülési tervével felhagynak, és ez utóbbi járat utasai csatlakoznak egy azon járatról függetlenül tervezett másik járat

²⁸⁹ C-173/07. sz. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel ügy ítéletének 40. pontja.

²⁹⁰ C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyekben hozott ítélet 30. pontja.

utasaihoz.²⁹¹ Nem szükséges azonban az, hogy az összes utast, akinek az eredetileg tervezett járatra foglalása volt, egy másik légi járatra irányítsák át. E tekintetben kizárólag az egyes, ily módon szállított utasok egyedi helyzete bír jelentőséggel, nevezetesen az, hogy az érintett utas tekintetében felhagytak a légi járat eredeti repülési tervével. Jelen ügy valamennyi felperesét a tervezett indulási nap másnapjára szóló más légi járatokra irányították át.

Mindezek tükrében az eredetileg tervezett légi járatot törölnék kell minősíteni. Egy járat törölnék való minősítése szempontjából nincs jelentősége, hogy mi miatt kell a légi járműnek visszatérnie az indulási repülőtérre. Az ok kizárólag a Rendelet alapján járó kártérítés megfizetés vagy a felelősség alóli mentesülés miatt lényeges a légitársaság és az utasok számára, hiszen amennyiben a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, a légitársaság mentesül a felelősség alól.

3.5. A kártalanításhoz való jog²⁹² a Rendelet alapján

Beszállás visszautasítása esetén, valamint a járat törlése esetén az utasokat meghatározott összegű kártérítés illeti meg.²⁹³ A Rendelet alapján a kártérítés összege 250 EUR minden 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőútra, 400 EUR az 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra és minden egyéb, 1.500 és 3.500 kilométer közötti repülőútra, az előbbi két kategóriába nem tartozó útra pedig 600 EUR.^{294,295} Érdekes kérdést vet fel 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, mint a távolság és a

²⁹¹ C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyekben hozott ítélet 36. pontja.

²⁹² Megjegyzendő, hogy itt véleményem szerint nem kártalanításról kell beszélni, azonban a 261/2004/EK Rendelet hivatalos magyar fordítása nem konzekvensen kezeli a kártalanítás és a kártérítés jogintézményeit. A Rendelet szabályai egy objektív felelősségi rezsimeket teremtenek, melyek alapján kártérítéssel tartozik a légitársaság az utasnak, ha a légitársaság során a járat késik, vagy törölték azt. Mindezek alapján, ahol a dolgozat az 261/2004/EK rendelet 3 cikk (1) bekezdés b) pontjában, 5. cikk (1) bekezdés c) pontjában, 7. cikkének, 12-15. cikkeinek szabályairól, valamint a Preambulum (3), (8) bekezdéséről értekezik, a kártérítés kifejezést használja a hivatalos magyar fordításban szereplő kártalanítás helyett.

²⁹³ 261/2004/EK rendelet 7. cikk.

²⁹⁴ A 261/2004/EK rendelet alapján az utolsó célállomást kell alapul venni a távolság meghatározásánál. Azt az utolsó célállomást, amelyenél a szállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas megérkezése a menetrend szerinti érkezéshez képest későbbi időpontra esik.

²⁹⁵ Az összegek megfizetése történhet készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki átutalással, bankcsekkkel, továbbá utazási utalvánnyal és/vagy más szolgáltatással, azonban utóbbi két esethez szükséges az utas írásos beleegyezése.

bekövetkezett károk között. Az is problémákat vet fel a távolság, mint a kártérítés összegét meghatározó tényező értelmezése során, hogy nem a teljes útra számított távolságot, tehát az első indulás és a végső célállomás közötti távolságot veszik figyelembe a légitársaságok, hanem az út azon állomási közötti távolságot, amely szakaszt a késés vagy törlés érint.^{296,297} A Rendelet szabályainak ilyen értelmezése még inkább problémássá teszi a távolság mértékegységének használatát, emellett álláspontom szerint ellentétes is a Rendelet céljával. Véleményem szerint sokkal indokoltabb lenne az időt, mint mértékegységet alkalmazni a kártérítés összegének meghatározásához. 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.²⁹⁸

A Rendelet alapján a kártérítésként járó összeg 50%-kal csökkenhet, akkor, ha az utasoknak bár átfoglalást ajánlanak fel, azonban ennek az alternatív légijáratnak az eredeti járat érkezési időpontjához képest későbbre esik a tényleges érkezési ideje. Vagyis ha 1.500 kilométeres vagy annál rövidebb útról van szó, akkor két órával esik későbbre a megérkezés időpontja a tervezettől; 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút, továbbá az 1.500 és 3.500 kilométer közötti egyéb repülőút esetén a késés három órával későbbi; míg az előző két kategóriába nem tartozó repülőút esetén az eredeti időponthoz képest négy órával későbbi időpontra esik az utas célállomásra való megérkezésének időpontja.

A Bíróság 2009 novemberében hozott ítélete²⁹⁹ kimondja azt, hogy a késéssel érintett járatok utasai is jogosultak kártérítésre abban az esetben, ha végső célállomásukat a légitársaság által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el. Ilyenkor a kártérítés mértékét tekintve a Bíróság ítélete alapján az utasok a járat törlésével azonos mértékű – 250, 400. illetve 600 euró összegű - kártérítésre jogosultak.³⁰⁰

²⁹⁶ ARNOLD, Kinga: *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights*, Air and Space Law, 2007/2. 102.

²⁹⁷ Lásd előző lábjegyzetben foglalt példa: Budapest-London-New York útvonal esetén, ha a Budapest-London szakaszon történik olyan esemény, amelyért a légitársaság felelős, akkor csak ennek a szakasznak a távolsága fog számítani a kártérítési összeg meghatározásánál, nem a Budapest-New York távolság.

²⁹⁸ C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyek.

²⁹⁹ C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyek.

³⁰⁰ C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyek.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62007J0402:HU:HTML> (2012. 01. 15.).

A Rendelet egy fontos részletszabállyal adós maradt, mégpedig azzal, hogy milyen eljárási rend alapján kell a kártérítési összeget igényelnie az utasnak, illetve hogy milyen jogvesztő vagy elévülési határidővel nyújthatja be az utas a kártérítési kérelmét, vagy hogyan történik a fizetési folyamat. Erre a hiányosságra a szakirodalom is rámutat. Így például az eljárási renddel összefüggésben Arnold Kinga³⁰¹ hívja fel a jogalkotó, jogalkalmazó és jogkereső közönség figyelmét arra, hogy vannak olyan hatóságok, amelyek megkívánják azt, hogy az utas először a légitársaságtól követelje a kártérítési összeget, majd ha ez a próbálkozása nem vezetett eredményre, csak abban az esetben fordulhat a nemzeti hatóságokhoz, ugyanakkor a Rendelet nem tartalmaz ilyen kikötést. Az is nyugtalanító, hogy nincsenek meghatározva az igényérvényesítésre nyitva álló elévülési és/vagy jogvesztő határidők, amik azt a következményt vonják maguk után, hogy a légitársaságok mindenféle megkötés nélkül, szabadon értelmezik ezt, gyakran esetenként másként. Egyetértek Arnold Kingával abban, hogy ezek olyan fontos kérdések, amelyek mielőbbi szabályozást kívánnak meg, különben a Rendeletben foglalt célok megghiúsulásától lehet tartani.

A Rendelet hivatalos magyar fordítása alapján ezt a meghatározott összeget hol kártalanítás, hol kártérítés címén kell megfizetnie a légitársaságnak. A Rendelet vonatkozó cikke a kártalanításhoz való jog címet viseli.³⁰² A Rendelet szövege tehát egymás szinonimájaként használja a kártalanítás és a kártérítés szavakat. A két jogintézmény polgári jogilag abszolút nem feleltethető meg egymásnak.

Véleményem szerint azonban fontos annak dogmatikai vizsgálata, hogy az EU valóban a kártalanítás szabályait kívánta alkalmazni a Rendelet szabályainak megalkotásakor, vagy kifejezetten egy objektív, felróhatóságtól független kártérítési felelősségi rezsím szabályainak kialakítását tervezte a jogszabály megalkotásakor.

3.5.1. Kártalanítás vagy kártérítés

A Rendelet angol nyelvű változatában a „*right to compensation*” kifejezés szerepel, ami magyarra éppúgy fordítható kártalanításként, mint kártérítésként. A probléma csupán annyi, hogy az angol jogi terminológia nem különbözteti meg a két jogintézményt, míg a magyar igen. A magyar Polgári Törvénykönyv (a továbbiakban: Ptk.) szabályai

³⁰¹ ARNOLD, Kinga: *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights*, Air and Space Law, 2007/2. 102.

³⁰² 261/2004/EK rendelet 7. cikk.

szerint, aki másnak kárt okoz, köteles azt megtéríteni.³⁰³ A felelősségnek két alaptípusa különböztethető meg: a szubjektív és az objektív felelősség. Szubjektív felelősség esetében a kár megtérítéséhez a kártérítés mind a négy alapfeltételének teljesülnie kell. Bizonyítani kell a kár bekövetkeztét, a magatartás jogellenességét, a károkozó magatartásának felróhatóságát, valamint a magatartás és a kár közötti ok-okozati összefüggést. Objektív felelősség esetén a négy tényezőtől csupán a felróhatóságot nem kell bizonyítani, hiszen az objektív felelősség lényege, hogy nem vizsgálja a károkozó szubjektumát, cselekvésének lelki vetületeit.

Kártalanításra kötelezésre ezzel szemben akkor kerülhet sor, ha a cselekvő magatartása nem volt jogellenes,³⁰⁴ mert arra jogszabály kifejezetten engedélyt adott, vagy szükséghelyzetben cselekedett a kárt okozó személy.³⁰⁵ Eörsi úgy véli, hogy „a magatartást okozata: a kár avatja jogellenessé”.³⁰⁶ A szakirodalomban azonban a legtöbbször a kártalanítást nem felelősségi formának tekintik, mivel nem történik normaszegés.^{307,308} Valamely jogszabály ad engedélyt bizonyos magatartás kifejtésére, mely adott esetben másoknak kárt okozhat. Mivel nincs jogellenes cselekmény, így normaszegésként nem értelmezhető, így nem követelhető kártérítés.

Kártérítési felelősség fennállása esetén a fentiekkel szemben a jog (a Ptk.) vélelmezi a magatartás jogellenességét. A károkozó tudja bizonyítani azt, hogy magatartása jogszerű volt, de ha nem sikerül ezt a tényt bizonyítania, akkor helyt kell állnia az okozott kárért a kártérítési felelősség szabályai alapján, vagyis a teljes kárt meg kell térítenie.

3.5.1.1. A kártalanítás és a kártérítés mértéke

A fenti megállapításból következik, hogy a kártalanítás és a kártérítés különbözik a tekintetben is, hogy a kártérítési felelősség a teljes kár megtérítésének elvén alapul.

³⁰³ 1959. évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről, 339. §.

³⁰⁴ 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (új Ptk.), 6:564. §.

³⁰⁵ Jogellenességet kizáró tényező a károsult beleegyezése és a jogos védelmi helyzet, azonban ezekben az esetekben nem kell sem kártérítést, sem kártalanítást fizetnie a kár okozójának.

³⁰⁶ EÖRSI Gyula: *A jogi felelősség alapproblémái*, Akadémia Kiadó, Budapest, 1961. 294.

³⁰⁷ Lásd: FÉZER Tamás: *A polgári jogi felelősség természete*, In: FÉZER Tamás (szerk.): *A kártérítési jog magyarózata*, Complex Kiadó, Budapest, 2010., ASZTALOS László: *Szankció és felelősség a polgári jogban*, In: *Felelősség és szankció a jogban*, KJK, Budapest, 1980. 277.

³⁰⁸ Vannak azonban olyan álláspontok, amik mellett érvelnek, hogy a felróhatóság hiánya nem változtatja meg a minősítést a jogkövetkezménynek, így a kártalanítás esetén is megvan az a dogmatikai alap, ami a felelősség szintjére emeli azt. Lásd bővebben: PETRIK Ferenc: *Kártérítési jog, Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése*, HVG-Orac Kiadó, Budapest, 2002. 284.-290.

Kártérítés esetén elsődleges az *in integrum restitutio*, az eredeti állapot helyreállítása. Ez alapján a kárt okozó személynek olyan helyzetbe kell hoznia a károsult felet, mintha a kár be sem következett volna.³⁰⁹ Amennyiben nincs lehetőség az eredeti állapot helyreállítására, vagy azt a károsult valamely okból nem kívánja, úgy az okozott kár pénzben történő megtérítésére, vagyoni kártérítésre kell kötelezni a károkozót. A keletkezett vagyoni kár három elemből tevődik össze, a ténylegesen felmerült kárból (*damnum emergens*), az elmaradt haszonból (*lucrum cessans*), valamint az indokolt költségekből. Kártérítés nemcsak a vagyonban bekövetkezett értécsökkenés esetén követelhető, hanem a személyiségi jogok megsértése esetén is. A nem vagyoni károk megtérítése körében nem lehet a keletkezett hátrányt a vagyoni kár elemeire bontani, nehezen értelmezhető a teljes kártérítés alapelve. A személy személyiségi jogaiban keletkezett hátrányt kell ilyen esetben kompenzálni.

Vagyoni kártérítésnél nem kizárólag a teljes kártérítés elve érvényesül, hanem a káron szerzés tilalmának is érvényre kell jutnia. A káronszerzés tilalmának elve kimondja, hogy a károsult nem hozható előnyösebb helyzetbe a károkozás miatt, mint amiben a kár bekövetkezése előtt volt. Nem kell tehát a kárnak azt a részét megtérítenie a károkozónak, amely a károsult felróható magatartásának a következményeként állott elő. Ezekkel a megállapításokkal szemben kártalanításnál a károsult oldalán beállott valamennyi kárt nem feltétlenül fogja fedezni a kártalanítási összeg. Az új Ptk. azonban rögzíti, hogy amennyiben jogszabály jogszerűen okozott kárért kártalanítási kötelezettséget ír elő, annak mértékére és módjára a kártérítésre vonatkozó szabályokat kell megfelelően alkalmazni.³¹⁰

További szempont, hogy vagyoni károk megtérítése körében a bíróság méltányossági jogkörében eljárva – figyelemmel a károkozó helyzetére – mérsékelheti a bekövetkezett és a bírósági eljárás során érvényesíteni kívánt károk megtérítésére vonatkozó kötelezettség mértékét, vagyis csökkenthető a kártérítés összege. Kártalanítás esetén nincs lehetősége a bíróságnak méltányossági vagy más okból beleavatkoznia a megtérítési jogviszonyba, nem csökkentheti a törvény, jogszabály által jogszerűvé tett, ezáltal megengedett cselekvés következményeként fellépő károk kártalanítás formájában történő megtérítésére vonatkozó kötelezettség teljesítése körében megállapított összeget.

³⁰⁹ A 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (új Ptk.) 6:527. § ezt elveti, és elsősorban pénzbeli megtérítés a főszabály.

³¹⁰ 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (új Ptk.), 6:564. §.

A Rendelet szabályainak jelentését fejtegetve e szempont alapján a kártalanítás jogintézményéhez áll közelebb a meghatározott kompenzáció jogi természete, hiszen pontosan meg van szabva, hogy az utas 250, 400 illetve 600 eurót kaphat ilyen jogcímen,³¹¹ ami akkor is megilleti, ha egyáltalán nem keletkezett kára. Amennyiben pedig az utazás céljával összefüggésben érte károsodás, ami a fix kompenzáció összegét meghaladja, akkor a Montreali Egyezmény szabályai alapján egyéni kártérítési igényt érvényesíthet a légitársasággal szemben. Azonban gondolhatunk arra is, hogy a Rendeletben meghatározott összeg valójában nem a vagyoni károk kompenzálására, elkerülésére hivatott, hanem olyan nem vagyoni sérelmek, érdeksérelmek elismeréseként kerül kifizetésre, mint az időkiesés, kellemetlenségérzet, idegesség. Ha egy nem vagyoni kártérítés körében alkalmazott általános kártérítésként tekintünk a Rendeletben meghatározott összegre – amely feltételezés már önmagában is súlyos dogmatikai problémákat hoz felszínre –, azzal a *novummal* találnánk magunkat szemben, hogy jogszabály tételes kompenzációt ír elő immateriális sérelmek kiküszöbölésére. A nem vagyoni kártérítés, sérelemdíj európai gyakorlatában ez egyedülálló modelljét jelentené az erkölcsi kompenzációnak, és egyben összeütközésbe kerülne az ilyen károk megtérítésénél elengedhetetlen bírói mérlegelés szabadságával. Annál is inkább nehezen képzelhető el, hogy a Rendelet ezen nem vagyoni érdekek védelmében alkotta volna meg a fix összegű kompenzációt, mivel az Európai Unió tagállamainak döntő többsége a kellemességérzetet és az egyén harmonikus idegállapotát jellemzően nem vonja az általános személyiségvédelmi eszközzel körülbástyázott személyhez fűződő jogok körébe. Ezek az érdekek kívül esnek a jog által védett érdekek körén, és megsértésük bizonyítása, valamint a megsértésük következtében kialakult hátrányok bizonyítása sok esetben lehetetlen vállalkozás. Az Európai Kártérítési Jogi Alapelvek³¹² sem vállalta fel a nem vagyoni kártérítés intézménye vonatkozásában egy kiindulópontként szolgáló generálklauzula megalkotását, a jogintézmény megítélését a tagállamokra bízta. Ennek fényében aligha elképzelhető, hogy a Rendelet megalkotásakor mégis ilyen célok vezérelték a Tanácsot és a Parlamentet.

³¹¹ Attól függ, hogy 1.500 km vagy annál rövidebb, 1.500 km-nél hosszabb EU-n belüli vagy 1.500 és 3.500 km közötti az út, vagy a korábbi két kategóriába nem sorolható a repülőút hossza, illetve, ha átfoglalást ajánlottak fel, akkor 2, 3 vagy 4 órával később éri el az utas az előző három esetben az úticélját.

³¹² European Group of Tort Law: *Principles of European Tort Law*, Springer, Wien/New York, 2005.

3.5.1.2. A kártérítés és a kártalanítás funkciója

Megállapítható, hogy míg a kártérítés főként az elszenvedett károk miatti helyzet kiküszöbölésére, az eredeti állapot helyreállítására törekszik – ezáltal elsődleges funkciója a helyreállítás, *reparáció* –, addig a kártalanítás valamely eshetőlegesen bekövetkező hátránytól kíván megóvni.³¹³ Az előző bekezdésben kifejtettekkel együttesen a Rendelet jelentéstartalma – minthogy nem határoz meg a Rendelet egyetlen olyan feltételt sem, amelyet az utasnak bizonyítania kellene, hogy ezt az összeget megkapja –, alátámasztja azt, hogy a jogalkotó célja az eshetőleges hátrányok bekövetkezési valószínűségének csökkentése volt a szabályok megalkotásakor. Ez szintén a jogintézménynek a magyar jogrendszerben kártalanításként történő értelmezését domborítja ki.

3.5.1.3. A jogkövetkezményként fizetendő összegek természete

Kártalanítás esetén soha nem jár a károk megtérítése automatikusan, azt külön igényelni kell a jogszerűen cselekvő, mégis kárt, hátrányt okozóval szemben. Nem is feltétlenül biztos, hogy jár kártalanítás a jogszerűen elszenvedett károk helyreállítása végett. Ezzel szemben amennyiben valaki egy másik személynek kárt okoz, köteles azt megtéríteni. A kártérítés automatikusan jár, kivéve, ha a károkozónak sikerül bizonyítania, hogy szubjektív felelősség esetén nem volt megállapítható vétkessége, vagy objektív kártérítési felelősség fennállása esetén a külön jogszabályban meghatározott mentesülési okok valamelyikét tudja bizonyítani a károkozó, s így sikerül mentesülnie az okozott hátrány megtérítésének kötelezettsége alól. A Rendelet úgy határozza meg a légitfuvarozó felelősségét, hogy automatikusan, a járat törlésének tényével egyidőben – kivéve, ha a járatot előre, olyan időben törölte, ami alapján az utas át tudta szervezni az útját és ebben a légitársaság is segítségére volt – meg kell fizetnie a repülőút hosszától és a késés időtartamától függő összegeket. Ez a rendelkezés a kártérítés jogintézményével rokonítja a Rendelet vonatkozó szabályait. A légitfuvarozó mentesülésére öt esetben kerülhet sor, mely okok kissé szerencsétlen módon, a Preambulum rendelkezései között kerültek elhelyezésre. Az Európai Unió Bírósága már

³¹³ FÉZER Tamás: *A polgári jogi felelősség természete*, In: FÉZER Tamás (szerk.): *A kártérítési jog magyarázata*, Complex Kiadó, Budapest, 2010. 29., továbbá lásd bővebben: FÉZER Tamás: *A nem vagyoni (erkölcsi) sérelmek megítélése a polgári jogban*, HVG-Orac, Budapest, 2011.

több esetben találta magát olyan helyzetben, amikor ezeket a rendkívüli körülményeket kellett, hogy értelmezze az utas és a légitársaság jogvitájában.

3.5.1.4. Kimentési lehetőségek

A kártalanítás a jogszerűen okozott károk jóvátételére használt eszköz. A károk bekövetkezése jogszerű magatartás következménye, nincs jogellenesség. Mentésülésre nincs lehetőség, hiszen eleve csak akkor kell kártalanítás formájában megtéríteni az okozott kárt vagy annak egy részét, ha valamely jogszabály azt külön előírja. Ilyen szempontból a kártalanítás egy objektív helytállási kötelezettséget testesít meg, hiszen jogszabályi kötelezettség esetén sem meghatározott okból, sem méltányosságból nincs helye az *exculpationak*.

A Rendelet szabályainak elemzése és vizsgálata során azonban látnunk kell egyrészt azt, hogy egy szerződéses jogviszony van a felek között. A légitársaság akkor, amikor törli a járatát, vagy késik a járat, esetleg megtagadja az utastól a beszállást, szerződésszegést követ el. Nem teljesíti a légi személyszállítási szerződésben vállalt azt a kötelezettségét, hogy az utas által fizetett ellenszolgáltatás fejében az utast a szerződésben meghatározott helyről, meghatározott időben egy másik helyre juttatja el. Márpedig sem a nemzetközi, sem a nemzeti jogalkotó nem avatkozhat bele olyan mértékben a felek magánjogi szerződésébe, ahol a két fél egymásnak teljes mértékben egyenlő partnere – még abban az esetben sem, ha nemzeti légitársaságról van szó³¹⁴ –, hogy jogszerűvé és megengedhetővé tenné azt, hogy az egyik fél, a légitársaság ne teljesítse a szerződésben foglaltaknak megfelelően a vállalt kötelezettségeit.

Természetesen vannak kimentési lehetőségek, amit a légitársaság a mentesülés céljából felhozhat, azonban ezek kivétel nélkül olyan rendkívüli okok, amelyek elháríthatatlanok és attól függetlenül bekövetkeznek, hogy a légitársaság minden szükséges, ésszerű és elvárható erőfeszítést megtett annak érdekében, hogy elhárítsa azokat. A Rendelet preambulumban a következő öt mentesülési okot találjuk:

- politikai instabilitás,
- az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek,
- biztonsági kockázatok,

³¹⁴ Meg kell azonban jegyezni, hogy bár nemzeti légitársaságként emlegetjük azokat a nem fapados légitársaságokat, amiket egykor az államok hoztak létre, és esetleg az államnak még ma is van valamekkora részesedése bennük, azonban többségében immáron privát, profitorientált gazdasági társaságok irányítása alatt állnak.

- váratlan repülésbiztonsági hiányosságok,
- az üzemeltető légitársaság működését befolyásoló sztrájkok,
- légiforgalmi irányítási döntés.

A felsorolt hat tényezőre nem lehet indokolatlanul hivatkozni. Az Európai Unió Bírósága mára lassan kiforrott gyakorlatot állított fel annak, hogy milyen körülmények sorolhatók az egyes okok alá. Az Európai Unió Bíróságának álláspontja alapján nem hivatkozható váratlan repülésbiztonsági hiányossággént, hogy a légitársaság nem megfelelően tartotta karban a gépparkját, így azok a repülésre alkalmatlan állapotba kerültek, és csak hosszas szerelés után sikerült alkalmassá tenni őket a felszállásra.³¹⁵

A kimentés lehetőségének megteremtése szintén a kártérítés szabályaival állítja párhuzamba a Rendeletben szabályozott jogintézményt. A felelősség két fajtája közül egyértelműen az objektív felelősség az, ami a Rendeletben felfedeztető, hiszen taxatív meg határozott okok esetén nyílik csak lehetősége a légitársaságnak mentesülnie az öt egyébként terhelő megtérítési kötelezettség alól. Abban az esetben, ha a jogalkotó a szubjektív felelősség alapjait kívánta volna lefektetni a szabályok kimunkálásakor, egyszerűen arra való hivatkozással exculpálhatta volna magát a légitársaság, hogy a vétkesség hiányzott, vagyis magatartása, vagy azoknak a magatartása, akiknek a cselekedeteiért helytállással tartozik, nem volt felróható.

3.5.1.5. Késedelmi kötbér

A Rendelet szabályinak jogi természetéből még egy szerződési jogi intézményre lehet következtetni, a késedelmi kötbérre. A Ptk. szerződést biztosító mellékkötelezettségekről rendelkező szabályai körben került elhelyezésre a kötbér jogintézménye.³¹⁶ Lényege, hogy maguk a felek kötik ki írásban, a szerződésük megkötésével egyidőben, hogy amennyiben a kötelezett nem vagy nem megfelelően teljesít, úgy az előre meghatározott összeget meg kell fizetnie a jogosult részére.

A kötbér összegét a jogosult akkor igényelheti, ha a kötelezett szerződésszegést követett el. Nincsen annak jelentősége a kötbér fizetési kötelezettség szempontjából, hogy a jogosultnak egyáltalán keletkezett-e kára, vagy ha igen, akkor annak összege eléri-e a kötbér összegét. Azonban, ha a kötbér összegét meghaladja a bekövetkezett kár nagysága, akkor a kötbér összegén felül a jogosult követelheti kárának megtérítését. A

³¹⁵ C-549/07. sz. Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA ügy.

³¹⁶ 1959. évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről, 246-247. §§.

kötbérre jellemző még, hogy amennyiben hibás vagy késedelmes teljesítés miatt kell azt megfizetnie a kötelezettnek, úgy a kötbér összegének megtérítésén túl a szerződés szabályszerű teljesítése továbbra is követelhető, míg ha nem teljesítés esetére kötötték ki a kötbért, akkor a teljesítés a továbbiakban nem követelhető a kötelezettől.

A légi személyszállítási szerződés esetén az utas a jogosult, aki követelheti a Rendeletben meghatározott összeget, abban az esetben, ha a légitársaság törli járatát. Párhuzam vonható a kötbér szabályai és a Rendeletben foglaltak között abban a tekintetben, hogy a Rendeletben meghatározott összeget akkor is kötelező a légitársaságnak kifizetnie, ha az utasnak egyáltalán nem vagy csak kevesebb kára keletkezett az előre megállapított összegnél, míg ha azt meghaladja a bekövetkezett kár nagysága, akkor a Montreali Egyezmény alapján egyéni kártérítési igénynek is helye van.

Amennyiben a járatörlés miatt az utas a tervezetthez képest később éri el úticélját, úgy megilleti a Rendeletben meghatározott összeg, és természetesen a légitársaságnak teljesítenie kell az utas elszállítására vonatkozó kötelezettségét is. Kizárólag abban az esetben nem kell a légitársaságnak teljesítenie a szerződést, ha a járat törlése miatt az utas eláll a szerződéstől. Ilyenkor csak a Rendelet szerinti összeget és a jegy árát kell visszatérítenie, vagyis a nem teljesítési kötbér szabályaihoz hasonlóan nem követelhető további teljesítés.

Ellenérvként hozható fel a kötbér szabályainak alkalmazásával szemben, hogy az csak akkor jár, ha a kötelezett magatartása felróható volt. A légitársaság ugyanis könnyen tudna mentesülni a felelősség alól, ha a vele szemben elvárt magatartási mérce az adott helyzetben általában elvárható magatartás zsinórmértékéhez igazodna.

Nem igaz a Rendelet szerinti összegre az sem, hogy azt a felek kötik ki, hiszen nemzetközi jogalkotó határozta meg az ilyen esetben követendő szabályokat, valamint az azonnali segítségnyújtás részletszabályait, a kötelezően megfizetendő összeg mértékét, kifizetésének feltételeit.

A kötbérre jellemző még ezen túl az is, hogy amennyiben annak összege eltúlzott, a bíróság saját mérlegelési jogkörében eljárva mérsékelheti azt. A Rendelet szabályaitól nem lehet ilyen módon eltérni, nincs lehetőség a felelősség korlátozására, mérséklésére vagy kizárására.

3.5.1.6. Konklúzió

Összességében megállapítható, hogy bár a kötbér bizonyos meghatározó jegyei megtalálhatók a Rendeletben szabályozott jogintézmény esetében is, azonban vannak olyan lényeges különbségek, amelyek miatt egészen bizonyos, hogy a jogalkotó szándéka nem a kötbér egy speciális formájának szabályozása volt.

Véleményem szerint – a fenti érvekkel alátámasztva – a nemzetközi jogalkotó célja egy szigorú, objektív³¹⁷ alapon nyugvó felelősségi rendszer megalkotása volt, a légitársaságot terhelő kötelezettségnek és az utast megillető jognak pedig nincs semmi köze a hivatalos magyar fordításban megjelenő kártalanítás polgári jogi jogintézményéhez. Ennek megfelelően úgy gondolom, hogy mindenképpen indokolt a Rendelet hivatalos magyar nyelvű fordításának kijavítása, mert a helytelen szóhasználat és fordítás jogbizonytalanságot eredményez mind a jogkereső közönség, az utasok között, mind a légitársaságokat illetően, végül magát a jogalkalmazót is megtéveszti, jogilag helytelen tájékoztatást eredményez.

Az új Ptk. egy újabb indokot szolgáltat arra, hogy helyes az a következtetés, miszerint a Rendelet szabályaiban és fordításában az objektív felelősség, így a kártérítés jogintézménye ismerhető fel. Azokban az esetekben, amikor egy légi járat késik, vagy azt törlik, akkor lényegében a légitársaság szerződésszegéséről beszélhetünk. Az új Ptk. a szerződésszegés jogkövetkezményeként bevezeti az objektív felelősség intézményét és a külföldi jogokban már régóta használt előreláthatóság kritériumát. Ennek következtében a szerződésszegő fél akkor tud mentesülni a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a szerződésszegést ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje, vagy a kárt elhárítsa.³¹⁸ Az előreláthatóság kritériuma a kártérítés mértékénél jelenik meg. Az új Ptk. előírja, hogy a szolgáltatás tárgyában keletkezett kárt kell megtéríteni kártérítés címén. A szerződésszegés következményeként a jogosult vagyonában keletkezett egyéb károkat és az elmaradt előnyt olyan mértékben kell

³¹⁷ A szakma más képviselői is azon az állásponton vannak, hogy az Európai Unió a 261/2004/EK rendeletével megteremtette a légitársaságok objektívizált felelősségi rendszerét. Lásd erről például: CROON, Jochem: *Placing Wallentin-Hermann in line with Continuing Airworthiness – A Possible Guide for Enforcers of EC Regulation 261/2004*, *Air and Space Law*, 2011/1. 1-6.

³¹⁸ 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (új Ptk.). 6:142. §.

megtéríteni, amelyen mértékben a jogosult bizonyítja, hogy a kár mint a szerződésszegés lehetséges következménye a szerződés megkötésének időpontjában előre látható volt.³¹⁹ Kijavításra szorul ezek alapján különösen a Rendelet 7. cikke, valamint a 12. cikke, amely a további kártalanításról rendelkezik, visszautalva többek között a Montreali Egyezmény szabályaira, amely nemzetközi egyezmény az utasoknak járó egyedi kártérítést határozza meg. A kártalanítás és kártérítés jogi kettőse ezen túl is végigvonul a szövegen, így feltétlenül indokolt a szóhasználat jogilag megfelelő egységesítése.

Álláspontom szerint érdemes lenne szignalizációs kötelezettség keretében felhívni a nemzetközi jogalkotó figyelmét arra, hogy a mentesülési eseteket a 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 bonyolult és hosszadalmas munkafolyamatot sem, hiszen az egyes esetek szabályai az Európai Unió Bíróságának gyakorlatában megfelelően kimunkáltak, esetjoggal alátámasztottak.

3.5.2. Az igénykumuláció lehetősége

A Rendelet 12. cikkének (1) bekezdése rendelkezik arról, hogy a Rendelet maga nem érinti az utasok további kártérítéshez való jogát. Amennyiben azonban a Rendelet alapján kártérítésben részesül az utas, annak összege levonható a más jogalapon megítélt kártérítésből.

A fentebb már hivatkozott Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Manuel Puga Lueiro, Luis Ángel Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez kontra Air France SA ügy³²⁰ másik kérdése a Rendelet 12. cikkében szabályozott további kártérítés fogalmának elemzésére irányult, hogy az milyen elemeket tartalmaz pontosan. Beletartozik-e az, hogy a járat törlése esetén a nemzeti bíróságok nem vagyoni kártérítést ítélnének meg a nemzeti szabályozás és ítélkezési gyakorlat szerződésszegésekkel kapcsolatosan kialakított feltételrendszere alapján, vagy az említett kártérítés kizárólag az utasok által megfelelően igazolt és a Rendelet alapján³²¹ az utasoknak járó olyan kárra vonatkozik,

³¹⁹ 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (új Ptk.), 6:143. § (1)-(2) bekezdések.

³²⁰ C-83/10. sz. Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Manuel Puga Lueiro, Luis Ángel Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez kontra Air France SA ügy.

³²¹ 261/2004/EK rendelet 9. és 10. cikke.

amit a légitársaság nem térített meg, vagy esetleg a további kártérítés fogalmának e két értelmezése összhangban áll egymással.

A kérdéssel kapcsolatban az Európai Unió Bírósága elsősorban a Rendelet 12. cikkének szövegét és a Rendelet céljait vizsgálta. Megállapította, hogy további kártérítés célja a Rendelet intézkedései alkalmazásának oly módon történő kiegészítése, hogy az utasok számára az összes olyan kárt megtérítsék, amely a légitársaság szerződészegő magatartása következtében állott elő. A Rendeletnek ez a rendelkezése ezáltal lehetővé teszi a nemzeti bíróság számára, hogy a Rendelettel eltérő jogi alapon, többek között a Montreali Egyezményben vagy a nemzeti jogban szereplő feltételek szerint kötelezze a légitársaságot a szerződészegés miatt az utasokat ért kár megtérítésére.

Az Európai Unió Bírósága korábban határozatában már megállapította, hogy a Rendelet alapján hozott egységesített és azonnali intézkedések önmagukban nem gátolják, hogy amennyiben az érintett utasok a légitársaság szerződészegő magatartása következtében, a szerződés nemteljesítése miatt más kártérítési igényt keletkeztető kárt is elszenvedtek, a Montreali Egyezményben meghatározott feltételek szerint keresetet indítsanak kártérítési igényük érvényesítése érdekében.³²²

A Montreali Egyezmény 19., 22. és 29. cikkének rendelkezései alkalmazhatóak a közösségi légitársaságok felelősségére, meghatározzák, hogy az érintett utasok milyen feltételekkel nyújthatnak be egyéni kártérítési igény iránti keresetet a légi személyszállítási szerződés megszegéséből eredő kárért felelős társasággal szemben.³²³

A Montreali Egyezményben szabályozott kétféle kárral kapcsolatosan az Európai Unió Bírósága a Walz ügyben megállapította, hogy azok egyaránt magukban foglalják a vagyoni és nem vagyoni károkat.³²⁴ Következésképpen a Rendelet alapján megtéríthető kár nem kizárólag vagyoni, hanem nem vagyoni jellegű is lehet.

Ezzel szemben a Rendelet 12. cikke alapján további kártérítés címén a nemzeti bíróság nem ítélt meg a légitársaságot azon utasok költségeinek megtérítésére, akiknek a járata késett, vagy akiknek a járatát törölték, és amely költségek azért merültek fel, mert a légitársaság nem teljesítette az Rendelet 8. és 9. cikke alapján őt terhelő segítségnyújtási és ellátási kötelezettségét. Ezek a jogok ugyanis a Rendelet szabályainál fogva megilletik a légiutasokat, azokat kifejezetten a Rendelet 8. és 9.

³²² C-344/04. sz. IATA és ELFAA ítélet 47. pontja.

³²³ A Montreali Egyezmény szabályai annál a ténynél fogva alkalmazhatóak az Európai Unió tagállamainak területén, hogy az Európai Unió ratifikálta az egyezményt, és az egyezmény alapján megalkotta az Európai Parlament és a Tanács 889/2002/EK rendelete (2002. május 13.) a légitársaságok baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról.

³²⁴ C-63/09. sz. Axel Walz kontra Clickair S.A. ügyben hozott ítélet 29. pontja.

cikke alapján kell megítélni, így nem tartoznak a további kártérítésről rendelkező rész hatálya alá.

Az elmondottakat összegezve a második kérdésre az Európai Unió Bírósága azt válaszolta, hogy a Rendelet 12. cikkében említett további kártérítés fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az lehetővé teszi a nemzeti bíróság számára, hogy a Montreali Egyezményben vagy a nemzeti jogban szereplő feltételek alapján térítse meg a légi személyszállítási szerződés nemteljesítéséből eredő kárt, beleértve a nem vagyoni kárt is. Ugyanakkor a további kártalanítás fogalma nem szolgálhat jogi alapként a nemzeti bíróság számára arra, hogy a légitársaságot azon utasok költségeinek megtérítésére kötelezze, akiknek a járata késett, vagy törölték azt, és amely költségek abból adódnak, hogy a légitársaság nem teljesítette a Rendeletben előírt kötelezettségeit.

3.6. Ellátáshoz való jog

A járat késése esetén megilleti az utasokat az ellátáshoz való jog. E jog keretein belül a járat késése miatti várakozási idővel ésszerű arányban jogosultak, díjmentesen a következő szolgáltatásokra:

- étkezésre,
- frissítőkre,
- két telefonhívásra, vagy telex, faxüzenet, illetve email üzenet küldésére,
- szállodai tartózkodásra, illetve szállításra a repülőtér és a szálláshely között, amennyiben a késés időtartamából következően egy vagy több éjszakás, vagy az utazó szándékaihoz képest hosszabb ideig kell az adott repülőtéren tartózkodniuk.

Az ellátás kapcsán első ránézésre két kérdés vetődik fel a Rendelet szabályainak vizsgálata során. Az első, hogy a várakozási idővel arányban álló, vagyis a szükséges és elégséges ellátás mit takar, vagy mit kell, hogy takarjon pontosan. Amennyiben egy éjszakai késésről van szó, akkor kell-e, hogy a légitársaság étkezést biztosítson az utasoknak? Véleményem szerint itt az általános szokásokat kell figyelembe venni, ami alapján napi három főétkezésről –reggeli, ebéd, vacsora – beszélhetünk, míg az ezek közötti időben legfeljebb némi snack biztosítása várható el. Álláspontom szerint ennél a kérdéskörnél lehetne alkalmazni a hagyományos modellben működő légitársaságok³²⁵

³²⁵ A hagyományos modellben működő légitársaság megjelölést a diszkont vagy “fapados” működési modellt követő légitársaságokkal szembeállítva használjuk.

fedélzeti ellátási politikáját. A frissítők biztosításánál az évszakot és azt lenne szükséges figyelembe venni, hogy az adott repülőtéren vagy a repülőtér várójában az utasoknak biztosított-e ivóvíz minőségű csapvíz. Amennyiben igen, úgy ezen túl legfeljebb – természetesen a várakozási idő függvényében – meleg folyadékkal (kávé, tea) való ellátás várható el a légitársaságoktól.

A másik kérdés, hogy amennyiben a járat késése vagy törlése úgy foglal magában egy éjszakát, hogy a tervezett indulási idő délután 22 órára esik, míg a tényleges indulási idő hajnali 2 órára, a légitársaságnak kötelezettsége-e éjszakai szállásról gondoskodni? Egyes vélemények³²⁶ szerint ilyen esetben felesleges ilyen kötelezettséget róni egy légifuvarozóra, és a döntést, hogy milyen hosszú éjszakai késés esetén kellene szállást foglalni, a légitársaságok ésszerű belátására lehetne bízni. Véleményem szerint a szabályozásnak ki kellene térnie ennek meghatározására, nem pedig a légitársaságok üzletszabályaira és általános szerződési feltételeire bízni ennek meghatározását. Úgy gondolom, hogy a fenti esetben valóban nem szükséges szállás foglalása, különösen ha azt is mérlegeljük, hogy mennyi időbe kerül a szálláshelyre eljutni, majd onnan visszatérni a repülőtérre, újra végigmenni a biztonsági ellenőrzésen, és eljutni a kapukig. A Rendelet kiegészítésére a normatív szövegjavaslatom a következő:

Amennyiben a járat késése vagy törlése miatt a járat tényleges indulási ideje hajnali 4 óra után várható, és a tervezett indulási idő előző nap éjjél előtti, a légitársaságoknak kötelező az utasoknak éjszakai szállást biztosítani, míg a megjelölt időpontok között elhelyezkedő tervezett indulás és (sic!) tényleges indulási időpont esetén ilyen kötelezettség nem terheli a légitársaságokat.

3.7. Segítségnyújtás csökkent mozgásképességű és különleges szükségletekkel rendelkező személyek részére

A Rendelet rendelkezik mindezeket túl további kérdésekről is. Így a csökkent mozgásképességű személyeket, valamint azokat a kiskorúakat, akik szülő nélkül utaznak,³²⁷ elsőként kell tájékoztatni az eseményekről, és segítségükre sietni, az ő ellátásukról az első körben, a lehető leggyorsabban kell gondoskodni.

³²⁶ ARNOLD, Kinga: *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights*, Air and Space Law, 2007/2. 99-100.

³²⁷ 261/2004/EK rendelet 11. cikk.

Azonban a csökkent mozgásképességű személyeknek nem kizárólag akkor kell kiemelt figyelmet élvezniük repülőútjuk során, amikor a Rendeletben szabályozott beszállás megtagadásával, a járat hosszú késésével vagy törlésével kell szembenézniük, hanem az utazás egész folyamata alatt speciális ellátást igényelnek. Az Európai Unió is felismerte és elismerte, hogy a légi szolgáltatásoknak valamennyi polgár javát kell szolgálnia, illetve a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyeket a többi polgárhoz hasonlóan megilleti a szabad mozgáshoz, a választás szabadságához és a megkülönböztetés-mentes bánásmóddhoz való jog. Ezen célok megvalósítása érdekében az Európai Parlament és Tanács elfogadta a légijárműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló Rendeletét.³²⁸ A 1107/2006/EK Rendelet azért is bír kiemelkedő jelentőséggel ezen személyek számára, mert kötelezővé teszi a légifuvarozóknak, hogy megkülönböztetés nélkül, ingyenesen kell biztosítani a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyeknek a légi közlekedéshez való hozzáférést, attól függetlenül, hogy a csökkent mozgásképességet fogyatékoságuk, koruk vagy bármely más tényező okozza.

A 1107/2006/EK rendelet lényegében szállítási kötelezettséget ír elő a légitársaságoknak, így a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyekkel történő szerződéskötést fogyatékoságuk, illetve mozgásképtelenségük alapján nem lehet megtagadni. A rendeletben csupán pár biztonsági kivétel van meghatározva, amikor a légifuvarozó megtagadhatja a szerződéskötést. A szállítást megelőző szerződéskötési folyamat során ezért külön tájékoztatási kötelezettséget ró a rendelet a légifuvarozókra, képviselőikre és az utazásszervezőkre. Lehetőségeikhez mérten ugyanis mindent meg kell tenniük, hogy megfelelően tájékoztassák az utast, és meggyőződjenek arról, fennáll-e olyan biztonsági ok, amely meggátolná, hogy az érintett utasok számára az adott járaton helyet biztosítsanak.

A 1107/2006/EK rendelet a kitűzött célok megvalósítása végett meghatározza, hogy kit kell fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személynek tekinteni, illetve megállapítja a szerződéses jogviszonyra vonatkozó részletszabályokat. Ez alapján fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy bármely személy, akinek mozgásképessége a közlekedés során bármilyen fizikai (érzék- vagy mozgásszervi, állandó vagy időleges) fogyatékoság, értelmi fogyatékoság vagy sérülés, vagy más fogyatékosághoz vezető ok, illetve kor miatt korlátozott, és akinek helyzete kellő

³²⁸ Az Európai Tanács és Parlament 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légijárműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól.

figyelmet igényel, és szükségessé teszi az összes utas rendelkezésére álló szolgáltatás hozzáigazítását az érintett személy egyéni igényeihez.^{329,330}

Személyi hatályát tekintve azokra a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyekre kell alkalmazni szabályait, akik kereskedelmi légiutast-szállítást vesznek igénybe vagy szándékoznak igénybe venni.³³¹ A 1107/2006/EK rendeletet a Lisszaboni Szerződés hatálya alá tartozó tagállami repülőterek forgalmára kell alkalmazni, illetve vonatkoznak a szabályok a harmadik államból az Európai Unió tagállamainak területén található repülőtérről közlekedő járatokra, amennyiben az üzemeltető légitársaság közösségi légitársaság.³³²

A 1107/2006/EK rendelet szabályai nem érintik az utasok azon jogait, amelyeket a 90/314/EGK irányelv, valamint a 261/2004/EK rendelet állapít meg.³³³

A légitársaság, képviselője vagy az utazásszervező a fenti indokok okán nem tagadhatja meg az utas szállítást, ha a helyfoglalás olyan repülőjáratra szól, amely a rendelet hatálya alá tartozó repülőtérről indul, vagy oda érkezik; vagy a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy beszállítását a repülőgépre, ha az utas az Európai Unió tagállamainak területén található reptérről induló járatra érvényes jeggyel és helyfoglalással rendelkezik.³³⁴

Biztonsági okok miatt azonban nem terheli ez a kötelezettség a légitársaságot és az utazásszervezőt, és megtagadhatják a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek számára helyfoglalás kiadását vagy beszállításukat a fogyatékos vagy csökkent mozgásképesség indokával, ha

- a) ez nemzetközi, közösségi vagy nemzeti jog által vagy az érintett légitársaság légitársasági engedélyét kiállító hatóság által előírt biztonsági követelmények teljesítése érdekében szükséges;
- b) a repülőgép vagy ajtóinak mérete következtében a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy beszállítása vagy szállítása fizikailag lehetetlen.³³⁵

Amennyiben a légitársaságnak vagy az utazásszervezőnek biztonsági okok miatt meg kell tagadnia a szállítást, akkor a lehetőségeik között mindent meg kell, hogy tenniük

³²⁹ 1107/2006/EK rendelet 2. cikk a) pont.

³³⁰ A gyakorlatban az utasra bízzák ennek megítélését a légitársaságok.

³³¹ 1107/2006/EK rendelet 1. cikk (2) bekezdés. Ez vonatkozik adott reptérről való indulásra, egy reptéren való átszállásra és érkezésre.

³³² 1107/2006/EK rendelet 1. cikk (3) bekezdés.

³³³ 1107/2006/EK rendelet 1. cikk (5) bekezdés.

³³⁴ 1107/2006/EK rendelet 3. cikk.

³³⁵ 1107/2006/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdés a)-b) pontok.

azért, hogy az érintett személy számára elfogadható alternatív lehetőséget ajánljanak fel, továbbá haladéktalanul értesíteni kell a helyzetről az utast.

Ha ilyen személyektől a repülőgép fedélzetére való beszállást tagadták meg, akkor számára és kísérőjének a 261/2004/EK Rendelet alapján a jegy árának visszatérítését vagy átfoglalást kell felajánlani. Ha kéri az ilyen utas a kiindulási pontra való visszaszállítást vagy útjának átszervezésével átfoglalást igényel, úgy az őt egyébként megillető jogot csak a biztonsági követelmények teljesülésének fényében gyakorolhatja. Abban az esetben, ha a fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személy szállítása nem jelent biztonsági kockázatot, a légifuvarozó, az ő képviselője vagy az utazásszervező előírhatja, hogy a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyt az utazás során másik személy kísérje, aki képes a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyt igényei szerint segíteni.³³⁶

A légifuvarozó köteles a fogyatékkal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek fuvarozására vonatkozó biztonsági indokokat, illetve az ilyen személyek mozgását segítő berendezések fuvarozására vonatkozó, a repülőgép mérete miatt szükséges korlátozásokat érthető formában és olyan nyelveken közzétenni, amely nyelveken a többi utas számára is elérhetőek a járat üzemelésével kapcsolatos információk. Ez a kötelezettség az utazásszervezőt is terheli azon utak vonatkozásában, amelyek az általa szervezett, értékesített vagy értékesítésre felkínált szervezett utazási formákban szerepelnek.³³⁷

Fontos, hogy a légitársaságokat terhelő szállítási kötelezettséghez párosul a repülőteret terhelő segítségnyújtási kötelezettség.³³⁸ A rendeletben szabályozott cél eléréséhez ugyanis arra van szükség, hogy a fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű utas a repülőgéphez megérkezzen. Ehhez először be kell jelentkeznie a járatra, átjutni a biztonsági ellenőrzésen, majd a repülőterek hatalmas méreteit figyelembe véve eljutni a biztonsági kaputól igen messze elhelyezkedő kapukhoz, ott pedig be kell tudnia szállni a repülőgép fedélzetére. Abban az esetben tehát, ha nem biztosít segítséget ehhez a folyamathoz a jogalkotó, a fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személyek többségének esélye sincs, hogy akár méterekre is megközelíthessék a repülőgépet. Az pedig, ha a jogalkotó ezt a kötelezettséget is a légitársaságokra róttá volna, nyilvánvalóan óriási káoszt keletkeztetett volna a repülőtereken, és a légitársaságok

³³⁶ 1107/2006/EK rendelet 4. cikk (2) bekezdés.

³³⁷ 1107/2006/EK rendelet 4. cikk (3) bekezdés.

³³⁸ 1107/2006/EK rendelet 7. cikk.

számára nagyobb fenntartási költséget is jelentene a rendszer akadálymentes üzemeltetése, mintha azt szervezeten, az összes utasforgalom után meghatározott díjért cserébe a repülőteret működtető társaság vezetőjének kötelezettségévé teszi az Európai Parlament és Tanács. Az is méltányosnak minősíthető a jogalkotó részéről, hogy nem az egyes, megváltozott képességű személyeknek kell ezt megfizetni, hanem a társadalmi kárelosztás elve alapján minden egyes utas hozzájárul a rendszer működési költségeihez egy jelképes összeggel. Így senkire sem ró elviselhetetlen terhet az, hogy olyan személyek is utazhassanak és repüljenek, akiknek egyébként csak nagy áldozatok árán vagy egyáltalán nem adatna meg ez a lehetőség. Az érintett személynek csupán annyit kell tennie a segítséghez, hogy segítségnyújtással kapcsolatos igényeit a légitársaságnak, képviselőjének vagy az utazásszervezőnek a repülőjárat tervezett indulási ideje előtt 48 órával bejelenti. Amennyiben pedig retúrjegyet vásárolt az utas ugyanannál a légitársaságnál, úgy a bejelentés kiterjed a visszautazáshoz igénybe vett járatra is.

A repülőteret terhelő segítségnyújtás körében arról is rendelkezik a jogszabály, hogy ha elismert vezetőkutya használatára van szükség, a kutyának is helyet kell biztosítani, csupán erről a tényről is értesíteni kell a szerződéses partnereket, vagyis a légitfuvarozót, az ő képviselőjét, valamint az utazásszervezőt.

További fontos rendelkezése a 1107/2006/EK rendeletnek, hogy említést tesz az elveszett vagy megrongálódott kerekesszékekért, valamint egyéb, mozgást segítő berendezésért és segítő eszközökért való felelősségről. Ez alapján amennyiben a repülőterei kezelés vagy repülőgép fedélzetén történő szállítás során az ilyen eszközök elvesznek vagy megrongálódnak, az utast, a nemzetközi, közösségi és nemzeti szabályok alapján kell kártérítésben részesíteni.³³⁹

A szabályozás talán leglényegesebb pontjának számít a rendelet azon rendelkezése, mely alapján a légitársaságok és utazásszervezők fenti kötelezettségei és az azokért való felelősség nem korlátozható, nem zárható ki és nincs lehetőség a mentesülésre sem.³⁴⁰

Ha ezt nem rögzítette volna a jogalkotó, úgy az a jogkövetést, ezáltal a rendelet céljának megvalósulását veszélyeztette volna.

Míndezek alapján megállapítható az, hogy az Európai Parlament és Tanács ismételtelen objektív felelősséget teremtettek a légiközlekedési szektorban.

³³⁹ 1107/2006/EK rendelet 12. cikk.

³⁴⁰ 1107/2006/EK rendelet 13. cikk.

3.8. Átfoglalás esetén alkalmazandó szabályok

Tartalmaz a Rendelet szabályokat arra nézve is, hogy amennyiben a jegy átfoglalásáról³⁴¹ van szó, és magasabb osztályon helyezik el az utast, akkor nem lehet a többletköltségeket megtéríteni az utassal, illetve amennyiben alacsonyabb osztályú jegyet tudnak csak neki felajánlani, úgy vissza kell fizetni részére a Rendelet által előírt összeget. Ez alapján az 1500 kilométernél nem hosszabb repülőút esetén a jegy 30%-át; a Közösségen belüli 1500 kilométernél hosszabb repülőútra³⁴² és minden egyéb 1500 és 3500 kilométer közötti útra a jegy árának 50%-a jár vissza; az első két pontba nem tartozó esetben pedig a jegy árának 75%-át kell visszatéríteni, beleértve itt az előző pontnál említett kivételeket is.

Meg kell jegyezni feltétlenül azt is, hogy a Rendelet nem érinti az utasok további kártérítéshez való jogát,³⁴³ csak az azonnali kártérítés és segítségnyújtás minimumszabályait állapítja meg, vagyis azon jogokat, amelyek az utasokat, kivételt nem tűrően, megilletik.

4. A Montreali Egyezmény és a 261/2004/EK Rendelet

Első pillantásra a két jogszabály ugyanannak a témának a jogi sorsát rendezi, azonban egymásra való tekintet nélkül, egymással ellentétes módon. Érdekes ezért megvizsgálni, összevetni a Rendelet által felállított szabályokat és a Montreali Egyezmény késedelemre vonatkozó szabályait. A két joganyag közötti kollízió alapján vannak, akik azon az állásponton vannak, hogy az Európai Unió nem is rendelkezett hatáskörrel egy ilyen tartalmú másodlagos jogi aktus megalkotására akkor, amikor egy nemzetközi egyezmény, melyet az Európai Unió tagállamai, valamint maga az Európai Közösség is, magára nézve kötelezőként elfogadott, hatályban van.^{344,345} A probléma megoldása azonban nem ilyen kézenfekvő. Az Európai Unió Bíróságának lehetősége nyílt – előzetes döntéshozatalra irányuló kérelem formájában – a kollízió kérdésének,

³⁴¹ 261/2004/EK rendelet 10. cikk

³⁴² Kivételek a tagállamok európai területei és Franciaország tengerentúli megyéi közötti légi járatok.

³⁴³ Ahogy azt korábban a Montreali Egyezménnyel való kollízió kapcsán kifejtettük.

³⁴⁴ A légitársaságok anyagi érdekeit súlyosan sértette a Rendelet, mely azonnali kártalanításra és a szükséges ellátás nyújtására kötelezte a légitársaságokat a járat törlése, késése, illetve a beszállás megtagadása esetén. A Rendelet elfogadását azonban nem tudták megakadályozni, ezért próbálták azt bebizonyítani, hogy az nem lehet érvényes.

³⁴⁵ Lásd még MCDONALD, Marc: *European Court of Justice Denies IATA's Case*, *International Travel Law Journal*, 2006/24. 24-29.

így a Rendelet érvényességének, az értelmezésére a IATA és ELFAA ügyben.^{346,347} Az Európai Unió Bíróságának álláspontja alapján kétféle kárról beszélhetünk a légijárat késése esetén. A károk egyik típusa valamennyi utast ugyanolyan formában érint, hátrányos helyzetbe hozza őket azzal, hogy hosszabb időt kell eltölteniük a repülőtéren, amely létesítmény egyik jellemzője, hogy a várostól távoli és viszonylag elszigetelt helyen helyezkedik el, másrészt magasabb árréssel működnek éttermei, boltjai a városi árviszonyokkal összevetve. Ezt a problémát lehet és kell is orvosolni egységesített és azonnali segítségnyújtással és ellátással, amint azt az Európai Parlament és Tanács 261/2004/EK Rendeletben, a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, megteszi, a fogyasztók, utasok érdekeinek messzemenő figyelembe vétele mellett.

A károk másik típusa alatt az utazás céljával összefüggésben keletkező egyedi károkat kell érteni. Ez a kár azonban csak utólagos és egyéniesített kártérítés tárgya lehet.³⁴⁸ A károknak ezt a típusát szabályozza a Montreali Egyezmény. Meghatározza a légi fuvarozót terhelő kártérítési felelősség feltételeit, a mentesülési eseteket, az úgynevezett anyagi jogi szabályokat³⁴⁹, valamint a kártérítési per megindítására – annak határidejére, az illetékességgel rendelkező bíróság meghatározására, stb. – vonatkozó eljárásjogi szabályokat³⁵⁰.

Megállapítható mindezek alapján, hogy nem ellentétes a két jogszabály egymással, nem is lehet egymással ellentétes, mert nem ugyanazt az esetkört szabályozza. A Rendelet csak és kizárólag annyiban rendezi a járat törlésére, a késésre, valamint a beszállás visszautasítására vonatkozó szabályokat, amennyiben az adott téma szabályai nem kerültek kifejtésre a Montreali Egyezményben.

³⁴⁶ C-344/04. sz. IATA és ELFAA ügy.

³⁴⁷ Lásd erről bővebben: ANGYAL Zoltán: *The validity of Regulations in the case-law of the European Court of Justice: The IATA Case*, In: MAGOS, Ioana – STOIAN, Monica (szerk.): *European legal studies and research: Conference of PhD Students in Law*, Bukarest, Románia, 2010. 33-45.

³⁴⁸ C-344/04. sz. IATA és ELFAA ügy.

³⁴⁹ Montreali Egyezmény III. Fejezet 17-22. cikkek, valamint a 25-28. cikkek.

³⁵⁰ Montreali Egyezmény 23-24. cikkek, valamint a 29-37. cikkek.

5. A légitfuvarozó mentesülésének esetei

A Rendelet szabályainak elemzése és vizsgálata során azonban látnunk kell egyrészt azt, hogy egy szerződéses viszony van a felek között. A légitársaság akkor, amikor törli a járatát, vagy késik a járat, esetleg megtagadja az utastól a beszállást, szerződésszegést követ el. Nem teljesíti a légi személyszállítási szerződésben vállalt kötelezettségét, hogy az utas által fizetett ellenszolgáltatás fejében az utast a szerződésben meghatározott helyről meghatározott időben egy másik helyre juttatja el. Márpedig sem a nemzetközi, sem a nemzeti jogalkotó nem avatkozhat bele olyan mértékben a felek magánjogi szerződésébe, ahol a két fél egymásnak teljes mértékben egyenlő partnere – még abban az esetben sem, ha nemzeti légitársaságról van szó³⁵¹ –, hogy jogszerűvé és megengedhetővé tenné azt, hogy az egyik fél, a légitársaság ne teljesítse a szerződésben foglaltaknak megfelelően a vállalt kötelezettségeit. Ezekben az esetekben alkalmazhatóak lesznek a szerződésszegés jogkövetkezményei.

A légitársaságoknak bár szűk körben, de van lehetősége az *exculpatorióra*. A kimentés lehetőségének megteremtése szintén a kártérítés szabályaival állítja párhuzamba a Rendeletben szabályozott jogintézményt. A felelősség két fajtája közül egyértelműen az objektív felelősség az, ami a Rendeletben felfedeztető, hiszen taxatív meg határozott okok esetén nyílik csak lehetősége a légitársaságnak mentesülnie az őt egyébként terhelő megtérítési kötelezettség alól. Abban az esetben, ha a jogalkotó a szubjektív felelősség alapjait kívánta volna lefektetni a szabályok kimunkálásakor, egyszerűen arra való hivatkozással exculpálhatta volna magát a légitfuvarozó, hogy ő úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható volt, vagyis magatartása, vagy azoknak a magatartása, akiknek a cselekedeteiért helytállással tartozik, nem volt felróható. A mentesülés okai azonban, amikre a légitársaság a mentesülés céljából hivatkozhat, kivétel nélkül olyan rendkívüli okok, amelyek elháríthatatlanok és attól függetlenül bekövetkeznek, hogy a légitársaság minden szükséges, ésszerű és elvárható erőfeszítést megtett annak érdekében, hogy elhárítsa azokat. A Rendelet szövege nem határozza meg taxatív a mentesüléshez vezető okokat, csupán az alábbi mondattal teremti meg az objektív felelősség és a mentesülés alapját: „Az üzemeltető légitfuvarozó nem köteles kártérítést fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan

³⁵¹ Meg kell azonban jegyezni, hogy bár nemzeti légitársaságként emlegetjük azokat a nem fapados légitársaságokat, amiket egykor az államok hoztak létre, és esetleg az államnak még ma is van valamekkora részesedése bennük, azonban többségében immáron privát, profitorientált gazdasági társaságok irányítása alatt állnak.

*rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni”.*³⁵²

A Rendelet Preambulumában azonban megtaláljuk azokat az okokat, amelyek a Rendelet szövegéből kimaradtak, és amelyekre hivatkozással mentesülhet a légitársaság a felelősség alól. A Rendelet Preambulumának a (14) és (15) bekezdése összesen hat okot sorol fel példálózó jelleggel:

- politikai instabilitás,
- az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek,
- biztonsági kockázatok,
- váratlan repülésbiztonsági hiányosságok,
- az üzemeltető légifuvarozó működését befolyásoló sztrájkok,
- légiforgalmi irányítási döntés.

A Rendelet adós maradt ezeknek a fogalmaknak a pontos meghatározásával, így az Európai Unió Bíróságának nyílik arra lehetősége, hogy ítélezési gyakorlatában definiálja az egyes mentesülési okok pontos tartalmát, hogy mely körülmények bírnak olyan súllyal, hogy a légitársaság mentesülését eredményezzék. Az Európai Unió Bíróságának eddigi gyakorlata alapján nézzük meg, hogy hogyan lehetne definiálni a 261/2004/EK Rendelet szövegén belül is a mentesülési okokat.

5.1. Politikai instabilitás

Az Európai Unió Bírósága előtt még nem volt folyamatban olyan ügy, amelyben állást foglalhatott volna a Bíróság abban a kérdésben, hogy mit érthetünk a Rendelet Preambulumának felsorolásában szereplő politikai instabilitás, mint rendkívüli körülmény alatt.

Amennyiben a járat késésének vagy törlésének politikai instabilitás az oka, a légifuvarozó mentesüléséhez vagy felelősségének megállapításához itt is először azt kell vizsgálni, hogy az ok olyan rendkívüli körülménynek minősül-e, amelyet minden ésszerű intézkedés megtétele ellenére sem tud elkerülni a légifuvarozó. Lényeges szempont az is, hogy a légifuvarozó tevékenységi és tényleges befolyási körén kívül essen az esemény bekövetkezte. Egy esetben a Montreali Egyezmény szabályai alapján egy angol bíróság azt vizsgálta, hogy egy British Airways gépet a felszállásában

³⁵² 261/2004/EK rendelet 5. cikk (3) bekezdés.

megakadályozó katonai alakulatok Kuwaitban tekinthetők-e a légitársaság érdekkörébe tartozó akadálynak, oknak.³⁵³ A bíróság nagy jelentőséget tulajdonított annak a kérdés vizsgálatára, hogy a légi közlekedéssel összefüggő és ily módon előre látható tényezővel kösse össze az esetet. A vizsgálatok alapján arra a következtetésre jutott az eljáró angol bíróság, hogy a katonai alakulatok még akkor sem tekinthetők a légitársaság tevékenységi és tényleges befolyási körébe tartozónak, ezáltal pedig előreláthatónak és elkerülhetőnek, ha a légitársaságnak tudomása volt arról, hogy a felszállási országban katonai hadműveletek vannak folyamatban. Véleményem szerint ez a magyarázat a Rendeletben foglalt mentesülési ok értelmezésénél is iránytűként szolgálhat a gyakorlat számára.

A politikai instabilitás fogalma alatt – egységesen elfogadott definíció hiányában – egy ország irányítását, a politikai hatalmat befolyásoló olyan szervezet belső ellenzékét, erőket, érdekcsoportokat kell érteni, amelyek célja a politikai hatalom megszerzése, megváltoztatása. Ilyen körülménynek minősülnek többek között a katonai hadműveletek, katonai puccsok, polgárháborúk, forradalmak, lázadások.

5.2. Az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek

E rendkívüli körülmény valóban kívül esik a légitársaság tevékenységi és tényleges befolyási köréből, hiszen az időjárás okozta változásokat és rendkívüli helyzeteket értjük alatta. Az Európai Unió Bíróságának azonban még csak egy esetben, egy vulkánkitörésnél volt módja annak értelmezésére, hogy adott jelenség rendkívüli körülménynek minősül-e, és a légitársaság mentesülhet-e ez alapján. Általánosságban azonban még nem mondta ki az Európai Unió Bírósága, hogy milyen időjárási viszonyok jelentenek minden ésszerű intézkedés ellenére ellenállhatatlan erőhatalmat, amellyel szemben a légitársaság tehetetlen. Az, hogy még nem került sor ilyen általánosságban a mentesülési eset szabályainak kimunkálására annak is a következménye, hogy a tudomány és technika magas szintjének ellenére mindenki által köztudomású az a tény, hogy hóviharban, viharban vagy sűrű ködben nem szállhatnak fel a légi járművek. A szakirodalomból azonban kitűnik az, hogy nem minden jogalkalmazó szerv számára jelent ügynevezett köztudomású tény, hogy a sűrű köd

³⁵³ JONES, Owain: *When is a Late Flight not a Delayed Flight? The Warsaw Rules Relating to Delay*, *Travel Law Journal*, 1996. 134-135.

vagy a hóvihar a légitársaságok mentesülését eredményező rendkívüli körülménynek minősül.³⁵⁴ Ezért volt már olyan bíróság, amely azon a véleményen volt, hogy a kapitánynak és a légi járműnek tudnia kell kezelni egy olyan időjárási problémát, mint a sűrű köd és az annak következtében fellépő rossz látási viszonyok. A repülőgépet egyébként sem úgy vezeti a pilóta, hogy szabad szemmel érzékeli a dolgokat. Ennek ellenére úgy vélem, hogy az utasok biztonsága is azt követeli meg, hogy ilyen időjárási viszonyok között ne engedjék közlekedni vagy felszállni a repülőgépeket.

Az Eyjafjallajökull vulkán kitörése volt az első olyan rendkívüli időjárási körülmény, mely több napos késéseket és rengeteg járat törlését eredményezte az európai légi közlekedésben, melyeknek köszönhetően több millió utas ragadt a repülőtereken, óriási károkat okozva ezzel a légitársaságoknak és az utasoknak egyaránt. A rendkívüli helyzetben a Rendelet szabályainak alkalmazása során több értelmezési probléma is felmerült. A vitás kérdésekről 2010. április 30-án a Rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervek között folytatott megbeszélést a Bizottság. A Rendelet szabályait néhány légitársaság úgy értelmezte, hogy rendkívüli körülmények, vagyis vulkánkitörés, mint vis maior esetén semmilyen szolgáltatást nem kötelesek nyújtani az utasoknak. Azon túl tehát, hogy nem kell az utasoknak kártérítést fizetniük, a szükséges és elégséges ellátásukról – étkezések, éjszakai szállás – sem kell gondoskodni.³⁵⁵ A légitársaságok egy másik csoportja pedig bár elismerte, hogy ilyen esetben is gondoskodniuk kell az éjszakai szállásról és az étkezésekről, de a Bizottságtól választ vártak arra a kérdésükre, hogy mennyi ideig vagy milyen összeghatárig terheli őket ez a kötelezettség, figyelembe véve azt is, hogy a Rendelet szabályai alapján mi tekinthető ésszerű, vagyis szükséges és elégséges ellátásnak. Az értelmezési kérdések másik csomópontját a jegyátfoglalás jelentette. Mivel nem lehetett előre látni, hogy mennyi ideig húzódik el a vulkánkitörés miatti légtérzár, ezért nem tudták a légitársaságok, hogy mikorra foglalják át a repülőjegyeket. Másrészt, ha átfoglalták a jegyet, akkor annak felhasználását határidőhöz kötötték. Az előzőekkel ellentétben pedig voltak olyan légitársaságok is, akik azon a véleményen voltak, hogy nem kell az utasoknak felajánlani a repülőjegyük átfoglalását, mert az lehetetlen. Az első két probléma lényegében összekapcsolódik abban a kérdésben, hogy mi van azokkal az utasokkal, akik visszaváltották jegyüket, nekik kell-e ellátást biztosítani? Voltak olyan álláspontok,

³⁵⁴ ARNOLD, Kinga: *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights*, Air and Space Law, 2007/2. 105.

³⁵⁵ Lásd még erről: ANGYAL Zoltán: *Right to care in the event of cancellation of a flight due to volcanic eruption*, In: *European Integration Studies*, Volume 10, Number 1, 2013, Miskolc, 103-11.

mely szerint abban az esetben, ha valaki maga szervezi újra az útját, és visszaváltja a jegyet, akkor a légitársaságnak nem kell számára étkezésről és szállásról gondoskodnia. Ez alátámasztható azzal a ténnyel, hogy a légitársaság és az utas között a jegy visszaváltásával felbontásra kerül a légi személyszállítási szerződés, méghozzá az utas akaratából, ezért védhető az az álláspont, hogy a légitársaságnak ezek után nem kell gondoskodnia az utas ellátásáról. Mások ugyanakkor kifejtették azt is, hogy ha jegyátírásra nincs lehetőség, akkor a légitársaságnak továbbra is gondoskodnia kell az utasok ellátásáról. Ebben az esetben tehát arról van szó, hogy az utas nem bontja fel a légitársasággal kötött szerződését, és ahelyett, hogy egy másik légitársasággal próbálna meg újraszervezni útját – ami valószínűleg ugyancsak eredménytelen lenne egy minden légitársaságot érintő légtérzár esetén –, megvárja, míg az eredeti fuvarozóval tudja folytatni azt. A jegyátfoglalás és jegyvisszaváltás esetéhez kapcsolódóan volt még egy bizonytalansági faktor, mégpedig, hogy mi történik abban az esetben, ha a légitársaság és az utas nem tud kapcsolatba lépni egymással, vagyis az utas nem tud választani a két lehetőség között. Ebben a kérdésben is eltérő álláspontok alakultak ki. Egyes vélemények szerint ugyanis az utasnak el kell fogadnia a felajánlott átfoglalást, viszont ha ezt nem teszi, akkor automatikusan visszatérítésre lesz jogosult. A másik nézet szerint viszont úgy kell tekinteni, hogy az utas maga kezdte el újraszervezni útját, akkor az átfoglalásnak minősül. Véleményem szerint mindkét álláspont hibás. Úgy gondolom ugyanis, hogy mind az átfoglaláshoz, mind a jegy visszaváltásához szükséges és elengedhetetlen az utas beleegyezése, egyetértése. Ezek a cselekmények nem pótolhatóak, főleg nem az alapján, hogy nem sikerül elérni az utast a megadott telefonszámon a szolgáltatásban rejlő okokból. Természetesen az utasnak sem másik légitársaságnál kell keresnie a megoldást, és újraszerveznie az útját, hanem mindkét félnek – együttműködési kötelezettségüknel is fogva – meg kell próbálni a másik felet elérni. Erre véleményem szerint megfelelő a légitársaság adott repülőterén tartózkodó képviselője, vagy ha ilyen személy nincs, akkor a légitársaság egyik alkalmazottja, akit a kivételes helyzetre tekintettel a légitársaság képviselőjének kellene tekinteni. Érdeemes itt egy újabb problémát megemlíteni, a tájékoztatás témakörét. Elégséges-e az, ha a légitársaság csupán internetes oldalán és nehezen elérhető információs vonalain tájékoztatja utasait a kialakult helyzetről, vagy szükséges-e valamilyen olyan tájékoztatással is szolgálnia, amely a repülőtereken ragadt utasoknak közvetlen elérhető tájékoztatást nyújt. Véleményem szerint a repülőterek kínálta lehetőségeket kell

kihasználni, és a tájékoztatás során a lehető legmesszebbmenőig együtt kell működni az érintett repülőtereknek a légitársaságokkal.

Mindezen kérdéseken túl számolni kellett egy másik problémakörrel is: az utasok egy része ugyanis nem kizárólag a repülőjegyet vásárolta meg, hanem utazási csomag keretében a repülőjeggyel együtt a szállást és más szolgáltatásokat is megrendelt utazási irodáktól, így ebben az esetben a légitársaságok az utazási irodák közreműködőinek minősültek, és a felelősségi kérdéseket a Rendelet és a szervezett utazási formákról rendelkező 90/314/EGK irányelv szabályainak megfelelő alkalmazásával kellett megválaszolni. Az egyik leglényegesebb vitás pontot az jelentette, hogy szervezett utazás esetén az irányelv nemzeti jogokba átültetett szabályait vagy a Rendeletet kell alkalmazni, vagyis az utazásszervező vagy a légitársaság kötelessége gondoskodni az utasok ellátásáról. A szakemberek egy része úgy vélte, hogy alapvetően az utazásszervezők felelőssége az utasokról való gondoskodás, és az utasok csak egy jogszabály alapján élhetnek követelésekkel szerződéses partnereikkel szemben. Az 90/314/EGK irányelv alapján³⁵⁶ rendkívüli körülmények esetén az utazásszervező és a közvetítő mentesül a kártérítési felelősség alól, azonban az utazásszervezőnek és/vagy a közvetítőnek azonnal segítséget kell nyújtania az utasnak. A Rendelet³⁵⁷ kimondja, hogy szabályainak alkalmazása nem befolyásolja az utasokat a 90/314/EGK irányelv alapján megillető jogokat, azonban a Rendelet csak akkor alkalmazható, ha a légijárat törlése miatt került sor az utazási csomag törlésére, nem más okból. Véleményem szerint – amit a szabályok is alátámasztanak – az utasok ellátásából keletkező költségek arányosan terhelik a két felet, az utazásszervezőt és a légitársaságot. Méltánytalan volna, ha csak az egyik fél viselné a kockázatot, holott mind az utazásszervezőnek és a légitársaságnak anyagi érdeke fűződik a megkötött szerződések hiánytalan teljesítéséhez. Amennyiben a légitársaság egyedül teljesíti az utasok ellátására irányuló kötelezettségét, úgy a Rendelet szabályaival³⁵⁸ összhangban visszakövetelheti a költségeket az utazásszervezőtől.

Az Európai Unió Bíróságához 2011. január 10-én, az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörése után nyújtottak be előzetes döntéshozatali eljárás keretében egy olyan ügyet, melyben az elhúzódó meteorológia feltételek miatt elrendelt légtérzár okán szükség van az Európai Unió Bíróságának állásfoglalására a rendkívüli körülménynek minősülő

³⁵⁶ A Tanács 90/314/EGK irányelve a szervezett utazási formákról 5 cikk (2) bekezdés 3. francia bekezdés.

³⁵⁷ 261/2004/EK rendelet 3. cikk (6) bekezdése.

³⁵⁸ 261/2004/EK rendelet 13. cikk.

meteorológiai feltételek fogalmáról és annak következtében a légifuvarozókat terhelő felelősségről. A C-12/11. számon nyilvántartott Denise McDonagh kontra Ryanair Ltd ügyben³⁵⁹ az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológia feltételekre, mint a légifuvarozó mentesülését jelentő rendkívüli körülményekre vonatkoztak.

Az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörései 2010. március 20-án kezdődtek. A vulkán 2010. április 14-én lépett aktív szakaszba, ennek következtében 2010. április 15-én a kitörés miatt keletkezett vulkáni hamufelhő által képviselt veszély miatt több tagállam fölött lezárták a légtérrel. A légiközlekedési szabályozó hatóságok 2010. április 15. és 23. között zárva tartották a légtérrel Észak-Európa nagy része felett, beleértve többek között az ír és a brit légtérrel is. Ezt követően 2010. május 17-ig, szórványosan és időszakosan több olyan tagállam légtérrel is lezárták, amelyekbe és ahonnan a Ryanair Ltd légitársaság indított és fogadott járatokat. E légtérlezárások miatt a légitársaságoknak csak 2010. április 15. és 21. között körülbelül 100.000 járatot kellett törölniük, és mintegy 10 millió utas nem tudott utazni ezen időszak alatt.

A Ryanairnek körülbelül 9500 járatot kellett törölnie a vulkáni hamufelhő miatt, megghiúsítva ezzel körülbelül 1,4 millió utas utazását. A kérdést előterjesztő bíróság kifejtette, hogy a Ryanair képes lett volna szolgáltatást nyújtani az utasainak, a légtér lezárása miatt azonban az engedélyt nem adták meg részére.

A Commission for Aviation Regulation in Ireland, az ír légiközlekedési hatóság megállapította, hogy az Eyjafjallajökull vulkán kitörése, és az abból következő légtérzárak a 261/2004 rendelet értelmében vett rendkívüli körülményeknek minősülnek. Ennél fogva azok az utasok, akiknek a légi járatát törölték, e rendelet 5. cikke (3) bekezdésének megfelelően nem voltak jogosultak kártérítést igényelni e rendelet 7. cikke alapján.

McDonagh úr egyike volt azon utasoknak, akiknek a vulkánkitörés miatt törölték a légi járatát. McDonagh a Ryanair 2010. április 17-ei Faro-Dublin légi járatára vásárolt jegyet.

Az eredeti indulás napján a légtér lezárása miatt törölték McDonagh úr járatát. Az Írország és a kontinentális Európa közötti légi járatok csak 2010. április 22-én indulhattak el újra, melynek következtében McDonagh úr 2010. április 24-én tudott visszatérni Írországba.

³⁵⁹ Az Európai Unió Bíróság (2011/C 80/27) információja.

A Ryanair nem biztosította McDonagh úr részére a Rendelet 9. cikke szerinti ellátást 2010. április 17. és április 24. között, ezért McDonagh úr úgy véli, hogy a Ryanair köteles részére 1129,41 euró összegű kártérítést fizetni, amely összeg az általa az étkezésekre, frissítőkre, szállásra és közlekedésre fordított kiadásoknak felel meg. McDonagh úr kártérítési keresetet terjesztett elő.

Az eljáró bíróság ezek alapján arra várt választ, hogy meghaladják-e a Rendelet értelmében vett rendkívüli körülményeket az olyan körülmények, mint az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörése miatti európai légtérlezárások, amelyek kiterjedt és hosszabb ideig tartó légiközlekedési zavarokat okoztak. Amennyiben az Európai Unió Bírósága úgy ítéli meg a kérdést, hogy arra igen választ ad, akkor kizárt-e ilyen esetekben a járat törlés következményeire és az ellátás biztosítására vonatkozó kötelezettség miatti felelősség?

Ha az utolsó kérdésre nemleges a válasz, úgy érvénytelenek-e a járat törlésére és az ellátásra vonatkozó cikkek annyiban, amennyiben sértik az arányosság és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét, a Montreal Egyezményben kimondott érdekek méltányos egyensúlyának elvét, valamint az Európai Unió Alapjogi Chartáját?

A hivatkozott cikkekben foglalt kötelezettségeket úgy kell-e értelmezni a fenti kérdések fényében, hogy az hallgatólagos időbeli és/vagy pénzügyi korlátozást tartalmaz arra az esetre, ha a járat törlést rendkívüli körülmény okozta?

Az ügyben már elérhető az ügyet az Európai Unió Bírósága számára előkészítő főtanácsnok indítványa, aki a vonatkozó jogszabályok elemzése után azt javasolja az Európai Unió Bírósága számára, hogy a következő ítéletet hozza meg:

A 261/2004/EK Rendelet 5. és 9. cikkét úgy kell értelmezni, hogy

- az olyan körülmények, mint a vulkánkitörés miatti légtérlezárás a Rendelet értelmében vett rendkívüli körülményeknek minősülnek, és
- ezek a rendelkezések nem tartalmaznak hallgatólagos felmentést vagy korlátozást azon utasok ellátására vonatkozó kötelezettség alól, akiknek a légi járatát rendkívüli körülmények miatt törölték. Ez a megállapítás nem teheti kétségessé e rendelkezések érvényességét. A vulkán kitörés tehát rendkívüli körülménynek minősül, így kártérítési kötelezettsége nem keletkezik a légitársaságnak, de ez a körülmény maga után vonja a légitársaság azon kötelezettségét, hogy ellássa azokat az utasokat, akiknek a légi járatát e vulkánkitörés miatt törölték, vagyis számukra szállást, étkezést biztosítson.

2013. január 31-én az Európai Unió Bírósága meghozta ítéletét az ügyben.³⁶⁰ Az Európai Unió Bírósága a főtanácsnok indítványával értett egyet, és ez alapján megállapította, hogy a 261/2004/EK Rendelet értelmében egy járat törlése vagy hosszú késése esetén akkor is köteles a légitársaság az utasokat ellátni, számukra szállást biztosítani, ha a járat törlés vagy késés oka rendkívüli körülmény, vis maior. Ms McDonagh jogosan követelte így a majdnem egy hetes késés alatt étkezésekre, szállásra, valamint a repülőtér és a szállás közötti közlekedésre fordított költségei megtérítését. Az összeghatárra vonatkozóan az Európai Unió Bíróságának véleménye szerint azt kell vizsgálni, hogy az ügy körülményei alapján szükséges, megfelelő és ésszerű volt-e az az összeg, amit a késedelemmel érintett utas étkezések, szállás és közlekedés címén követel a légitársaságoktól. Ezeket a körülményeket majd a nemzeti bíróságoknak kell mérlegelnie, és ez alapján meghatározni az utast ért vagyoni kár összegét.

A meteorológiai feltételek okozta rendkívüli körülmények esetén tehát kétséget kizáróan mentesül a Rendeletben előírt kártérítési felelőssége alól a légitársaság, azonban a rendkívüli körülmények bekövetkezése sem menti fel azon kötelezettsége alól, hogy a rendkívüli körülmény miatt késéssel vagy járat törléssel érintett utasait frissítővel és étellel ellássa, szükség esetén éjszakára elszállásolásukról gondoskodjon.

Úgy vélem, hogy az Európai Unió Bírósága egy több oldalról támadható ítéletet hozott, amely olyan kötelezettséget ró a légitársaságokra, amely kötelezettség más közlekedési eszközökkel személyszállítást végző fuvarozókat nem terhel, és óriási veszteséget jelenthet a légifuvarozási iparágnak, különösen a jelenlegi gazdasági környezetben. A fenti ügyben Ms McDonagh 98 euróért vásárolta a repülőjegyet, és 1129,41 euró vagyoni kárának megtérítését kérte. Ilyen esetben és különösen a gazdasági válság torzította piacon félni lehet attól, hogy különösen a kisebb vagy fapados légitársaságok nem képesek versenyben maradni, így drágábbá és nehezebben elérhetővé válik a légi személyszállítás Európában. Véleményem szerint bár a 261/2004/EK Rendelet az utasok minél teljesebb védelmét tűzte ki célul, azonban az Európai Unió Bírósága által hozott ítélet épp ellentétes hatást fog kifejteni a légi személyszállítási piacra. Ezzel lényegében az Európai Unió Bírósága egy olyan objektív felelősséget teremtett meg a légi személyszállításban, amely alól a fuvarozóknak nincs lehetősége mentesülni.

³⁶⁰ C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair Ltd. ügy.

5.3. Biztonsági kockázatok

A légifuvarozó felelősség alóli mentesülését eredményező okok példálózó felsorolásának listájából talán a biztonsági kockázatoknál a legnehezebb pontosan meghatározni, hogy az Európai Parlament és Tanács mire is gondolhatott pontosan a Rendelet szabályainak megalkotásakor. Sajnálatos módon az Európai Unió Bíróságának a gyakorlata sem hívható segítségül a kérdés eldöntéséhez, mert még nem kerül az Európai Unió Bírósága elé olyan ügy, amely lehetőséget nyújtott volna számára a kérdés vizsgálatára.

Véleményem szerint egyrészt ide sorolható a légi jármű késése abban az esetben, ha a késés oka az, hogy bár már megtörtént az utasbeszállítás, a repülőgép ajtóit bezárták, azonban az indulás előtti ellenőrzésen fény derül arra, hogy egyes utasok annak ellenére nem szálltak fel a repülőgép fedélzetére, hogy csomagjaikat feladták. Amennyiben ilyen körülménnyel találkozik a repülőgép műszaki személyzete – a repülőtéri protokoll alapján, amely a repülés feketenapja, 2001. szeptember 11-e óta különösen szigorú szabályokat támaszt ezekben a helyzetekben –, kötelezően át kell, hogy vizsgálja a poggyászokat, és eltávolítania azokat a poggyászokat, melyeknek tulajdonosa nem jelentkezett beszállásra.

Egy másik, ehhez hasonló eset, amikor a felszállás előtti ellenőrzésen arra derül fény, hogy több utas szállt be a repülőgépbe, mint ahány utas helyfoglalással rendelkezett.

Szintén az első esethez hasonló és ahhoz kapcsolódó eset, ha a feladott poggyászok átvizsgálása során a feladott bőröndben bombát, lőfegyvert, töltényt, és más veszélyes anyagokat találnak. Ilyenkor a poggyász feladóját megkeresi a repülőtéri biztonsági szolgálata, de elképzelhető, hogy a vizsgálat eredménye vagy a megtudott információk miatt a repülőgép és/vagy a többi utas átvizsgálása is szükséges.

Véleményem szerint itt kerülhetnének értékelésre az utasok személyében rejlő kockázati – főként egészségügyi – tényezők, mint a járványok, hirtelen rosszullétek, stb.

A fent írottakból kitűnik, hogy mindenképpen szükség lenne arra, hogy az Európai Parlament és a Tanács, a Bizottsággal együttműködve kimunkálja a biztonsági kockázatoknak azt a fogalmát, amelyre tekintettel voltak akkor, amikor elfogadták a 261/2004/EK Rendelet szabályait.

5.4. Váratlan repülésbiztonsági hiányosságok

Friederike Wallentin-Hermann három jegyet foglalt az Alitalia légitársaság Bécsből Rómán át Brindisibe tartó járatára.³⁶¹ Az eredeti menetrend szerint a járat 2005. június 28-án 6 óra 45 perckor szállt volna fel Bécsben, majd 10 óra 35 perckor érkezett volna meg Brindisibe. Az utasfelvételt követően a járat tervezett indulása előtt 5 perccel derült arra fény, hogy az Alitalia törölte járatukat. Jegyüket átfoglalták az Austrian Airlines Rómába tartó járatára, azonban az átfoglalás ellenére is lekésték a csatlakozó járatukat Rómában, melynek következtében délután 14 óra 15 perckor érkeztek meg csak Brindisibe, 4 órával a tervezett érkezési időpont után.

Az ügyben a Bécsből Rómába tartó járatot a turbinában fellépett összetett motorhiba miatt törölték. A hibát előző nap fedezték fel, egy átvizsgálás során, majd hajnali 1 órakor értesítették erről az Alitaliát. A jármű javítását megkezdték, azonban az csak 2005. július 8-án fejeződött be.

A Rendelet szabályaira³⁶² hivatkozva Wallentin-Hermann a járatörlés miatt 250 euró kártérítési összeg megfizetését, valamint telefonhívásai költségének megtérítését követelte az Alitalia légitársaságtól, aki elutasította kérését.

Wallentin-Hermann keresetet nyújtott be az elsőfokon eljáró bécsi kereskedelmi kerületi bírósághoz. Az Alitalia légitársaság kereseti ellenkérelmében előadta, hogy a géppel történtek rendkívüli körülménynek minősülnek, és a hivatkozott Rendelet alapján rendkívüli körülmények fennállása esetén a légifuvarozó mentesül a kártérítési összeg megtérítése alól. Az elsőfokon eljáró bíróság azon az alapon adott helyt a Wallentin-Hermann kereseti kérelmének, hogy az adott esetben bekövetkezett műszaki hiba nem minősül a Rendelet értelmében rendkívüli körülménynek. A légitársaság a döntés ellen fellebbezett, a másodfokon eljáró bécsi kereskedelmi bíróság pedig az Európai Unió Bíróságához fordult előzetes döntéshozatalért.

A másodfokon eljáró bíróság a következő kérdéseket terjesztette az Európai Unió Bírósága elé:

- A Rendelet Preambulumának (14) bekezdése és 5. cikkének (3) bekezdése alapján rendkívüli körülmények állnak-e fenn, ha a légi jármű műszaki hibája, különösen hajtóműhiba következtében a légi járatot törlik, továbbá a Rendeletben szabályozott kimentési okokat a Montreali Egyezmény légifuvarozók késés

³⁶¹ C-549/07. sz. Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA ügy.

³⁶² 261/2004/EK rendelet 5. cikk (1) bekezdés c) pontja, valamint 7. cikk (1) bekezdése.

esetén fennálló felelősségéről rendelkező 19. cikke alapján kell-e értelmezni. A másodfokon eljáró bíróság tehát az Európai Unió Bíróságának állásfoglalását kérte abban a kérdésben is, hogy az adott ügyben alkalmazhatók-e a Montreali Egyezmény³⁶³ hosszú késésekre vonatkozó szabályai.

- Ha a fenti kérdésre igen a válasz, akkor változtat-e azon az a tény, ha a légitársaságnál az átlagosnál gyakrabban fordul elő műszaki hiba, ami miatt törlik a járatot. Vagyis fennáll-e a Rendelet alapján a rendkívüli körülmény a műszaki hibák gyakoriságára tekintettel.
- Kérdésként merült fel továbbá, hogy az a légitársaság, amelynél gyakoriak a műszaki meghibásodások és a járatotrlések, megtesz-e minden ésszerű intézkedést azzal, hogy a jogszabályokban előírt minimumkövetelményeket kielégítő karbantartási munkálatok elvégzését bizonyítja, és a Rendelet alapján elegendő-e ez a mentesüléséhez.
- A másodfokú bíróság feltette azt a kérdést is, hogy amennyiben az első kérdésre nemleges választ ad az Európai Unió Bírósága, és a motorhiba nem minősül rendkívüli körülménynek, úgy a Rendeletben szabályozott rendkívüli körülményeknek az olyan elháríthatatlan külső okok (*vis maior*) vagy természeti események minősülnek-e, amelyek nem műszaki hibára vezethetőek vissza, és így a légifuvarozó tevékenységi körén kívül esnek.

Azonnal érdemes leszögezni, hogy a Montreali Egyezmény felelősségi szabályai nem alkalmazhatók az ügyben, mert az Egyezmény kizárólag a járatok késése esetén határozza meg a légifuvarozók felelősségét, nem tartozik tárgyi hatálya alá a járatok törlésének esete. Ezen túl a Montreali Egyezmény az egyéni kártérítési igényekre vonatkozik, míg a Rendelet szabályai egységesített és azonnali kártérítési intézkedéseket írnak elő,³⁶⁴ valamint a Montreali Egyezmény nem tartalmazza a rendkívüli körülmények fogalmát, mivel az egyezmény alapján a légifuvarozókat nem objektív felelősség terheli – ellentétben a Rendelet szabályaival –, hanem a kártérítési felelősség általános szabályai alapján van lehetősége a légifuvarozóknak a mentesülésre.

³⁶³ Ez a kérdés azért lényeges, mert a Montreali Egyezmény szabályai alapján mentesül a felelősség alól a légitársaság, ha azt tudja bizonyítani, hogy ő, vagy alkalmazottja, képviselője minden tőle ésszerűen elvárható cselekményt megtett a késés elhárítása érdekében. A Rendelet értelmében azonban csak rendkívüli események bekövetkezése esetén mentesülhet a fuvarozó akkor, ha rajta kívül álló okok vezettek a járat törlését eredményező körülményhez.

³⁶⁴ Lásd erről: C-344/04. sz. IATA és ELFAA ügyben hozott határozat 43-47. pontjait.

A rendkívüli körülmények fogalom nem került definiálásra a Rendelet szabályai között, ezért az Európai Unió Bírósága a szavak általános nyelvhasználatban szokásos jelentését és a Rendelet általános célkitűzéseit vette figyelembe a rendkívüli körülmények fogalmának értelmezésénél. Emlékeztetett arra is ítéletében, hogy figyelembe kell venni azt is, hogy mivel a fogalom kivételt képez egy, a fogyasztókat védő szabály alól, ezért szigorúan kell értelmezni azt,³⁶⁵ valamint egy közösségi jogi aktus preambuluma pontosíthatja egy fogalom tartalmát.³⁶⁶

Ez alapján arra a következtetésre jutott, hogy a Rendelet 5. cikk (3) bekezdésében szabályozott mentesülési okot szigorúan kell értelmezni. A Rendelet Preambulumában példálódzó jelleggel felsorolt 6 rendkívüli körülmény önmagában nem feltétlenül jelent mentesülést a légitársaság számára a felelősség alól, csak akkor, ha a rendkívüli körülményt a légifuvarozó minden ésszerű intézkedés ellenére sem tudta volna elkerülni.

A repülőgép műszaki hibája ezek alapján bár váratlan repülésbiztonsági hiányosságnak minősülhet, de rendkívüli körülményként csak nagyon szűk körben értékelhető. Kizárólag akkor minősülhet rendkívüli körülménynek, ha olyan eseményhez főződik, amely nem tartozik az érintett légitársaság rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légifuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik. A légifuvarozók tevékenységük során – a légitársaságok különleges feltételei és a légitársaságok technikai fejlettsége miatt – gyakran találkoznak a légitársaságok működése során elkerülhetetlenül fellépő műszaki hibákkal. A műszaki hibák és az abból adódó biztonsági kockázatok, balesetek elkerülése végett a légifuvarozók rendszeresen szigorú ellenőrzési eljárásnak vetik alá légitársaságukat.³⁶⁷ Ebből következik az, hogy valamely repülőgép karbantartási hiányosságából eredő műszaki hiba megoldása a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozónak minősül. Minekutána ezek a hibák a légifuvarozó rendes működési körébe tartoznak, nem jelenthetnek alapesetben rendkívüli körülményt. Lényeges azonban, hogy nem is zárhatóak ki a műszaki hibák a mentesülésre vezető rendkívüli körülmények sorából. Amennyiben egy műszaki hiba olyan eseményből ered, melyre a légifuvarozónak nincs ráhatása, vagyis kívül esik a légifuvarozó rendes tevékenységi és tényleges befolyási körén, akkor rendkívüli eseménynek minősül. Ilyen helyzet állhat elő például

³⁶⁵ Lásd erről: C-336/03. sz. easyCar ügyben hozott határozat 21. pontját.

³⁶⁶ Lásd erről: C-344/04. sz. IATA és ELFAA ügyben hozott határozat 76. pontját.

³⁶⁷ Ezen vizsgálatok elvégzése egyben kötelessége is a légitársaságoknak a légitársaságok működési feltételeit meghatározó jogszabályok alapján.

légijárművek elleni szabotázs- és terrorcselekmények által okozott károk esetén, vagy abban az esetben, amikor a légifuvarozó által használt flotta gyártója vagy az illetékes hatóság felfedi a légijárművek biztonságát érintő rejtett gyártási hibát.

A fentiekre is tekintettel a rendkívüli körülmények fennállásának megállapítását nem befolyásolja az sem, hogy milyen gyakran fordul elő egy légitársaságnál műszaki hiba. A műszaki hibák gyakorisága önmagában tehát nem jelent olyan tényezőt, mely alapján a rendkívüli körülmények fennállására vagy fenn nem állására következtethetünk.

Az Európai Unió Bírósága leszögezte azt is az ügyben hozott ítéletében, hogy nem minden rendkívüli körülmény jelent mentesülést a légitársaságok számára. Minden esetben az arra hivatkozó félnek kell azt bizonyítania, hogy műszaki és gazdasági feltételei által lehetséges és elviselhető keretek között minden ésszerű intézkedést megtett a rendkívüli körülmények elhárítása céljából, de azokat semmiképpen sem lehetett volna elkerülni. Az ítélkezési gyakorlat alapján azonban azt már nem lehet megkövetelni a légitársaságtól, hogy a rendkívüli körülmény bekövetkezésének idejében a vállalkozás kapacitásához mérten elviselhetetlen és végletes áldozatokat hozzon azért, hogy a rendkívüli körülmény ne eredményezze egy járat törlését. Ezen intézkedés tehát meghaladja a légitársaságoktól ésszerűen elvárható intézkedések fogalmát. Az Európai Unió Bíróságának álláspontja szerint az adott helyzetben ésszerű intézkedések zsinórmértéke a légifuvarozók felelőssége kapcsán az érintett légifuvarozó által műszakilag és gazdaságilag elviselhető feltételek szintje.

Mindezen körülményeknek a vizsgálata és mérlegelése pedig az ügyben eljáró nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik.

A Bíróság ezzel elvette a lehetőséget a légitársaságoktól, hogy önmagában egy műszaki hiba bizonyításának tényével mentesüljenek a Rendelet által előírt kártérítési kötelezettség alól, holott ez egy igen gyakran hivatkozott mentesülési ok a légitársaságok részéről. Véleményem szerint valóban nem értelmezhetőek úgy a Rendelet vonatkozó részei, hogy egy egyszerű – akár egyszer, akár egymást követően többször előforduló – műszaki hiba esetén minden további kötelezettség nélkül mentesülhessen a légifuvarozó a kártérítési felelősség alól.³⁶⁸

³⁶⁸ A Wallentin-Herman ügyben született döntésről, és annak kritikájáról lásd még: ARNOLD, Kinga – LEON, Pablo Mendes de: *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, 2010/2. 91-112., BALFOUR, John: *The "Extraordinary Circumstances" Defence, in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia*, German Journal of Air and Space Law (ZLW), 2009. 224-231., CROON, Jochem: *Placing Wallentin-Hermann in line with Continuing Airworthiness – A Possible Guide for Enforcers of EC Regulation 261/2004*, Air and Space Law, 2011/1. 1-6., CROON, Jochem: *"Wallentin-Hermann" and a*

5.5. Az üzemeltető légitfuvarozó működését befolyásoló sztrájkok

A sztrájk a munkaküzdelem, vagyis a munkáltató és a munkavállaló a jog által szigorúan szabályozott érdekvérvényesítési törekvésének³⁶⁹ egyik alapvető formája a lockout, valamint a bojkott mellett. Emberi jogi egyezmények, szociális karták és az egyes államok alaptörvényei, alkotmányai a munkavállalókat megillető alapvető jogként kezelik.

A téma szempontjából a sztrájk fogalma rendelkezik relevanciával, ami úgy határozható meg, mint valamely bérből és fizetésből élő munkacsoport közös megegyezése a munkatevékenység beszüntetésére annak érdekében, hogy egy vagy több vállalkozó üzemének működését megakadályozzák, és így a munkáltatóra vagy harmadik személyre nyomást gyakoroljanak. A sztrájk közös és szabad elhatározásból történő munkabeszüntetés, illetve ez a beszüntetés ideiglenes jellegű, mert a végcél a munkaküzdelem befejezése után a munka újbóli felvétele.

A sztrájknak – a külföldi és magyar gyakorlatban figyelembe véve – az alábbi formáit lehet megkülönböztetni:

- Általános sztrájk alatt érthető a teljes munkabeszüntetés, illetve az egész nemzetgazdaságra kiterjedő munkabeszüntetés.
- Teljes sztrájk alatt szintén lehet érteni a teljes munkabeszüntetést, de azt a fajta sztrájkot is, amelyben egy adott ágazat munkavállalói vesznek részt.
- Európai-sztrájk, mely az Európai Unió több tagállamára kiterjedő sztrájk.
- A vállalati sztrájkban egy adott vállalat dolgozói vesznek részt.
- Részleges sztrájk, amelyben a munkavállaló részlegesen vesznek részt, vagy nem minden munkavállaló vesz benne részt.
- Szolidaritási sztrájk, amikor egy másik sztrájk sikere érdekében szüntetik be a munkát.
- Súlyponti sztrájk, amely hasonlít a teljes sztrájkhoz, mert egy ágazatot érint. Viszont nem minden munkavállaló szünteti be a munkát, hanem az ágazat kulcsfontosságú részén történik meg, amely az egészre kihatással van.
- Szakszervezeti sztrájk: Az a sztrájk, amelyet a szakszervezet szervez és készít elő.

Safe Flight. In Aviation there are No Minimum Rules on Maintenance, German Journal of Air and Space Law (ZLW), 2012/4. 609-617.

³⁶⁹ A munkaharccal kapcsolatos az ILO (Nemzetközi Munkaügyi Szervezet) 368. számú elvi állásfoglalása.

- Utóbbi ellentéte a nem-szakszervezeti vadsztrájk, melyet általában közvetlenül a munkavállalók szerveznek.
- Üzemfoglalás (többnyire agresszív forma) és ülősztrájk (megjelennek, de nem dolgoznak).
- Demonstrációs sztrájk, amely sztrájkjal nem fenyeget, csupán a tiltakozás egy formája.
- Ezzel szemben a figyelmeztető sztrájk az egyet nem értés (valamely munkáltatói intézkedéssel például) kifejezésének hatékony eszköze, ez már tényleges munkabeszüntetés, de általában rövid időtartamra szól. Célja, hogy felhívja a figyelmet a harci-sztrájk lehetőségére.
- A harci-sztrájk lényegében az előző két kategória kicsúcsosodása, a munkabeszüntetés klasszikus értelemben véve harci sztrájk, ha konkrét cél elérésére (például munkáltatói intézkedés visszavonására) irányul.
- A sztrájk lehet munkajogi sztrájk, amikor a munkaküzdelemmel kapcsolatos, de lehet politikai sztrájk is, amely az államra (elsősorban a kormányra) irányuló nyomásgyakorlás.
- Rövid vagy hosszú sztrájk az időtartam szempontjából: A figyelmeztető sztrájkot szokás rövidnek is nevezni.
- Göngyölített sztrájk esetén az egyes üzemszempontok egymást követően állnak le.

A légiközlekedésben különösen nagy károkat okozhatnak a sztrájkok mind az utasoknak, mind a légitársaságoknak, valamint a repülőterek forgalmát és működését is akadályozzák. Az Európai Unió Bíróságának bár vannak sztrájkjal kapcsolatos ítéletei, azonban egyik elbírált tényállás sem a kötődik a légitársaságok működéséhez és a mentesülésüket eredményező rendkívüli körülményekhez. Kérdésként merülhet fel azonban, hogy a sztrájk valamennyi típusa rendkívüli körülménynek minősül, ezáltal a légifuvarozó mentesülését eredményezi vagy jogkövetkezmények szempontjából meg kell-e különböztetnünk a jogszerű és a jogellenes sztrájkot? Véleményem szerint a munkáltató légifuvarozó mind jogszerű, mind jogellenes sztrájk esetén mentesül az utasokkal szemben fennálló felelőssége alól. Ilyen esetben azonban a munkavállalók jogellenes magatartását, jogellenes sztrájkját lehet szankcionálni, így például a munkáltató légifuvarozót, illetve az utasokat ért károk megtérítésére lehetne kötelezni a munkavállalókat.³⁷⁰

³⁷⁰ A sztrájkokról, illetve a jogszerű és jogellenes sztrájk elkülönítéséről lásd bővebben: KAJTÁR Edit: *Magyar sztrájkjog a nemzetközi és az európai szabályozás fényében* (PhD értekezés), Pécs, 2011., BRÓDY

2011. január 17-én³⁷¹ nyújtottak be egy előzetes döntéshozatalra irányuló kérelmet a C-22/11. számú Finnair Oyj kontra Timy Lassooy ügyben³⁷² a visszautasított beszállás fogalmának, valamint a Rendeletben példálózó jelleggel felsorolt rendkívüli körülmények közül a sztrájk miatti mentesülési lehetőségek értelmezésére. A Finnair egy sztrájk, mint rendkívüli körülmény miatt átszervezést hajtott végre 2006. július 28-án, hogy egy utas utazása se késsen méltánytalanul sokat. Ezért nemcsak azoknak az utasoknak a járata késett, akiknek ténylegesen a sztrájk miatt nem tudott időben elindulni járata, hanem az aznap később induló, és a sztrájk által nem befolyásolt járatok utasai is késést szenvedtek.

A tényállás alapján eljáró nemzeti bíróságban több kérdés is felmerült. Az első kérdés arra irányult, hogy úgy kell-e értelmezni a Rendeletet, és különösen annak 4. cikkét, hogy alkalmazása egy olyan visszautasított beszállásra korlátozódik, amely az üzemeltető légitársaság kereskedelmi okokból bekövetkező túlfoglalására vezethető vissza, vagy alkalmazni kell-e a Rendeletet olyan visszautasított beszállásra is, amelynek egyéb okai vannak, így például a munkavállalók sztrájkja következtében fellépő üzemi problémák?

A Rendeletben definiált beszállás visszautasítását úgy kell-e értelmezni, hogy az abban hivatkozott ésszerű indokok olyan tényezőkre korlátozódnak, amelyek a légiutasokkal kapcsolatosak, vagy a visszautasított beszállásnak lehetnek egyéb ésszerű indokai is? Ha a Rendeletet úgy kell értelmezni, hogy a beszállást a légiutassal kapcsolatos okokon kívüli egyéb indokok alapján is meg lehet tagadni, akkor úgy kell-e azt értelmezni, hogy a beszállás visszautasítása a légi járatoknak a Rendelet Preambulumában felsorolt rendkívüli körülmények miatti átszervezése esetében is ésszerű?

A legfőbb kérdés tehát az, hogy mentesülhet-e a légifuvarozó a felelősség alól rendkívüli körülmények miatt törölt légijáraton túl a későbbi légijáratok utasai tekintetében is a Rendelet alapján, amennyiben megkísérelte a működését érintő sztrájk, mint rendkívüli körülmény, negatív következményeit úgy felosztani az utasok körében, hogy nemcsak a sztrájk miatt törölt járat utasait érintette az átszervezés, hanem a későbbi légijáratok utasait is, akiknek utazását a sztrájk nem érintette közvetlenül. Kérdésként merült fel az is az eljáró bíróságban, hogy különbséget jelent-e az, hogy a

János: *A jogszerű sztrájk kritériumainak nemzetközi és magyar standardjai*, Jogtudományi Közlöny, 2000/11. 439-447., SOÓSNE CSIKÓS Szilvia: *A jogszerű sztrájk kritériumai*, Munkaügyi Szemle, 2007/4. 52-54.

³⁷¹ Az Európai Unió Bíróságának (2011/C 80/30) információja.

³⁷² C-22/11. sz. Finnair Oyj kontra Timy Lassooy ügy.

légiutas helyzete és kártérítési igénye a Rendeletnek a visszautasított beszállásra vonatkozó cikke alapján vagy a légijárat törlésre vonatkozó cikke alapján ítélandó meg. A visszautasított beszállás fogalmát az Európai Unió Bírósága úgy értelmezte, hogy a túlfoglalás esetein kívüli más okból is – például működtetési okból – vissza lehet utasítani a beszállást, és utóbbi helyzetben is a Rendelet vonatkozó szabályait kell alkalmazni. A légijáratok törlése és a beszállás visszautasítása között ilyen helyzetben nem tehető különbség, a jogkövetkezmények ugyanazok lesznek.

Mindezek fényében beszállás visszautasításakor is hivatkozhat a légitársaság a működési körén kívül eső elháríthatatlan eseményekre, azonban kizárólag azokkal az utasokkal szemben, akiknek járatát ténylegesen érinti a rendkívüli körülmény.

Az Európai Unió Bírósága erre alapozva döntésében kimondta, hogy a Rendelet szabályait nem lehet úgy értelmezni, amely azt eredményezné, hogy azokkal az utasokkal szemben is menetsül a légitársaság, akiknek járatát eredetileg ugyan nem érintette a rendkívüli körülmény. Amennyiben a légitársaság rendkívüli körülmények miatt úgy szervezi át járatait, hogy a rendkívüli körülménnyel érintett utasokon kívül más utasok is késést szenvednek, nem mentesül kártérítési kötelezettsége alól azokkal az utasokkal szemben, akiknek járatát eredetileg nem érintette volna a rendkívüli körülmény. A visszautasított beszállás fogalmát az Európai Unió Bírósága úgy értelmezte, hogy a túlfoglalás esetein kívül más okból is – például működtetési okból – vissza lehet utasítani a beszállást, és utóbbi helyzetben is a Rendelet vonatkozó szabályait kell alkalmazni. A légijáratok törlése és a beszállás visszautasítása között ilyen helyzetben nem tehető különbség, a jogkövetkezmények ugyanazok lesznek.

Mindezek fényében beszállás visszautasításakor is hivatkozhat a légitársaság a működési körén kívül eső elháríthatatlan eseményekre, azonban kizárólag azokkal az utasokkal szemben, akiknek járatát ténylegesen érinti a rendkívüli körülmény.

Az Európai Unió Bírósága erre alapozva döntésében kimondta, hogy a Rendelet szabályait nem lehet úgy értelmezni, amely azt eredményezné, hogy azokkal az utasokkal szemben is menetsül a légitársaság, akiknek járatát eredetileg ugyan nem érintette a rendkívüli körülmény. Amennyiben a légitársaság rendkívüli körülmények miatt úgy szervezi át járatait, hogy a rendkívüli körülménnyel érintett utasokon kívül más utasok is késést szenvednek, nem mentesül kártérítési kötelezettsége alól azokkal az utasokkal szemben, akiknek járatát eredetileg nem érintette volna a rendkívüli körülmény.

Az Európai Unió Bírósága által felhozott jogi indokok alapján és a gyakorlat alapján valóban megilleti azokat az utasokat a kártérítés, akiknek járata nem rendkívüli körülmény, hanem a légijáratok menetrendjének átszervezése miatt késett. Egyetlen probléma azonban felmerül az ítélet következtében. A légitársaság, amikor legközelebb ilyen helyzetben találja magát, nem az átszervezés mellett fog dönteni, hanem kivárja, amíg a rendkívüli körülménnyel érintett utasoknak helyet tud biztosítani anélkül, hogy bárkinek visszautasítaná a beszállását. Ilyenkor ugyanis nem kell kártérítést fizetnie, és valószínűleg még akkor is gazdaságosabban oldja meg a helyzetet, ha a rendkívüli körülménnyel érintett utasoknak ellátást biztosít. A Rendeletet ugyanis az Európai Unió Bíróságának döntésének fényében³⁷³ úgy kell értelmezni, hogy bár kártérítési kötelezettsége alól mentesül a légitársaság rendkívüli körülmények esetén, de az utasok ellátásáról, vagyis étkezéseiről és elszállásolásáról továbbra is gondoskodnia kell.

5.6. Légiforgalmi irányítási döntés

A Rendelet Preambulumában az előző 5 mentesülési ok mellett, kiemelve említi a légiforgalmi irányítási döntést, mint olyan rendkívüli eseményt, amelyre hivatkozva a légitársaság mentesülhet kártérítési kötelezettsége alól. A Preambulum alapján „különleges körülmények fennállásának kellene tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légijárművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet, egyéjszakás késedelmet, illetve a légijármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légitársaság minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy a járatok törlésének elkerülésére”.³⁷⁴

Az Európai Unió Bíróságának 2006-ban lehetősége nyílt annak kifejtésére, mikor és hogyan tud a légitársaság mentesülni erre az okra hivatkozva. Nem minden esetben mentesül a légitársaság erre a tényre hivatkozva, hanem a rendkívüli körülmény bekövetkezése után is meg kell tennie, minden ésszerű intézkedést annak érdekében, hogy amint a rendkívüli körülmény megszűnik, teljesíthesse szerződéses kötelezettségeit. A következő esetben az Európai Unió Bírósága előzetes döntéshozatali eljárás keretében kifejtette, hogy milyen magatartást kell kifejtenie a légitársaságnak ilyen rendkívüli helyzetben.

³⁷³ C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair Ltd. ügy.

³⁷⁴ 261/2004/EK rendelet Preambulum (15) bekezdés.

Andrejs Eglītis és Edvards Ratnieks 2006. július 14-én kívánt az Air Baltic légitársaság által üzemeltetett menetrend szerinti járatral Koppenhágából Rigába repülni. Az eredeti menetrend szerint a járatuk 20 óra 35 perckor szállt volna fel. Malmö régiójának repterét azonban 20 óra 30 perctől lezárták, mert az energiaszolgáltatásban olyan áramkimaradások következtek be, melyek a radarok és a légiközlekedési rendszer rossz működését eredményezték.

Az utasokat ennek ellenére beszállították a repülőgépbe, és a repülőgép fedélzetén tartózkodtak, felszállásra várva. A várakozás 22 óra 45 percig tartott, amikor felszólították az utasokat a repülőgép fedélzetének elhagyására a járat törlése miatt.

Ezt követően Andrejs Eglītis és Edvards Ratnieks a lett Fogyasztóvédelmi Hivatalnál panasszal éltek, mert úgy vélték, hogy a 261/2004/EK Rendelet alapján kártérítés illeti meg őket a járatuk törlése miatt. Miután a Fogyasztóvédelmi Hivatal elutasította panaszukat, a Lett Köztársaság Gazdasági Minisztériumához fordultak, ami helyben hagyta a Fogyasztóvédelmi Hivatal határozatát. A körzeti közigazgatási bíróság, majd a fellebbviteli közigazgatási bíróság is helyben hagyta a Fogyasztóvédelmi Hivatal által meghozott határozatot. Ezért a felperesek felülvizsgálati eljárás iránt nyújtottak be keresetet.

Az ügyben eljáró hivatalok és bíróságok arra az álláspontra helyezkedtek, hogy olyan rendkívüli körülmények miatt került sor a járat törlésére, melyeket az Air Baltic minden ésszerű intézkedés megtétele ellenére sem tudott volna elkerülni, ezért a 261/2004/EK Rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében mentesül kártérítési kötelezettsége alól.

Az eljárás felperesei a rendkívüli körülmények fennállását nem vitatták, és azt sem, hogy ilyen helyzetben valóban nem lehetne a Rendeletben szabályozott kártérítési összegek megfizetésére kötelezni az Air Baltic légitársaságot. A jogvita vitás pontja azonban álláspontjuk szerint az volt, hogy a svéd légtér lezárása csak a járat 20 óra 30 perc és 22 óra 45 perc közötti késését eredményezte és indokolta volna. A járat törlésének bejelentésére 22 óra 45 perckor véleményük szerint azért került sor, mert a járat személyzetének megengedett munkaideje a járat leszállása, vagyis az út teljesítése előtt járt volna le.

A felülvizsgálati kérelmet elbíráló bíróság szerint belátható, hogy a menetrend szerinti felszállási időpontban rendkívüli körülmények – melyek elkerülésére nem volt módja a légitársaságnak –, akadályozták meg az Air Baltic gépének felszállását. Magyarozatához azonban hozzáteszi a bíróság, hogy nem szoktak minden olyan alkalommal törölni egy járatot, amikor a felszállás nem lehetséges objektív körülmények miatt az eredeti

menetrend szerinti időpontban. Mindezekből következően merült fel kérdésként az eljáró bíróságban, hogy amennyiben az eredetileg tervezett menetrend szerinti felszállás rendkívüli körülmények miatti lehetetlensége csupán rövid ideig áll fenn, úgy alappal lehet-e erre a rendkívüli körülményre hivatkozva törölni a járatot. Akkor minősül rendkívüli körülménynek egy esemény, ha a légitfuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett annak elkerülésére, de ezek az intézkedések nem vezetnek eredményre. Kérdéses, hogy az ésszerű intézkedések sorába tartozik-e, hogy erőforrásait úgy tervezze a légitársaság, hogy rendkívüli körülmények felmerülése esetén járatát még teljesíteni tudja bizonyos időtartamon belül. Az ügyben érintett személyzet és az ő munkaképességük a légitársaság erőforrásai közé tartozik.

A felülvizsgálati kérelmet elbíráló bíróság a fenti tények miatt úgy döntött, hogy az Európai Unió Bíróságához fordul előzetes döntéshozatali eljárás keretében, és a következő kérdéseket tette fel az Európai Unió Bíróságának:

„A 261/2004/EK Rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a légitfuvarozó annak bizonyítása céljából, hogy minden ésszerű intézkedést megtett a rendkívüli körülmények elkerülésére, köteles kellő időben úgy megtervezni az erőforrásait, hogy az előre nem látható rendkívüli körülmények megszűnését követően, tehát az indulás menetrend szerinti időpontját követő meghatározott időtartamon belül a menetrend szerinti járat teljesíthető legyen?

Amennyiben erre a kérdésre igen választ ad az Európai Unió Bírósága, alkalmazható-e a 261/2004/EK Rendelet 6. cikkének (1) bekezdése annak a minimális időráhagyásnak a meghatározására, amellyel a légitfuvarozónak a rendkívüli körülmények bekövetkezésekor felmerülő, esetleges előre látható késésként erőforrásai megtervezésének a pillanatában számolnia kell?”

Az Európai Unió Bírósága úgy értékelte, hogy a kérdés lényegében arra irányul, hogy a légitfuvarozó rendkívüli körülmények felmerülésekor az ésszerű intézkedések meghozatala során köteles-e úgy megtervezni erőforrásait, hogy rendelkezzen egy minimális időráhagyással annak érdekében, hogy a rendkívüli körülmények elhárulása után még teljesíteni tudja kötelezettségeit, vagyis működtetni a menetrend szerinti járatait, és az indulási helyről a célállomásra eljuttatni.

A kérdés vizsgálata során először a járatörülés esetén a légitfuvarozó kötelezettségeit vette számba az Európai Unió Bírósága. A Rendelet alapján elsősorban segítségnyújtást kell felajánlania ilyen esetekben a légitfuvarozónak, amely az utasok szemszögéből a jegy árának visszatérítéséhez vagy az átfoglaláshoz való jogot jelenti. Ezt követi a

szükséges és elégséges ellátás biztosítása, a telefonhívások költségének átvállalása, valamint az éjszakai szállásról való gondoskodás. A sorban utolsó, harmadik kötelezettsége a légitársaságnak, hogy a Rendeletben megállapított kártérítési összeget megfizesse az utasoknak, amennyiben nem értesítette az utasokat a járat indulása előtt kellő időben a járat törléséről³⁷⁵, és a törlést nem olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket akkor sem tudott volna elkerülni a légitársaság, ha minden ésszerű intézkedést megtesz.

Az Európai Unió Bírósága a rendkívüli körülmények kapcsán emlékeztetett a C-549/07. számú Wallentin-Hermann ügyben született ítélet megállapításaira. A Wallentin-Hermann ítélet 40. pontjában kifejtésre került, hogy mivel a rendkívüli körülmények a légitársaságok mentesülését eredményezik, így a légitársaságoknak kell bizonyítania, hogy a járat törlését vagy hosszú késését minden ésszerű, a helyzetnek megfelelő intézkedéssel sem lehetett volna elkerülni. Ésszerű intézkedések alatt pedig azokat az intézkedéseket értjük, amelyek a rendkívüli körülmény bekövetkeztének időpontjában megfelelnek az érintett légifuvarozó által műszakilag és gazdaságilag még elviselhető feltételeknek. Egy légitársaságnak a Wallentin-Hermann ítélet 41. pontja alapján azt kell bizonyítania mentesülése érdekében, hogy minden erőforrását igénybe véve sem tudta volna elkerülni, hogy a rendkívüli körülmény a járat törlését vagy hosszú késését eredményezze, még akkor sem, ha adott időpontban kapacitásaihoz képest elviselhetetlen áldozatokat hoz.

A Rendelet alapján³⁷⁶ a légitársaságnak meg kell tennie minden olyan ésszerű intézkedést a járat tervezésének szakaszában, amellyel az esetlegesen felmerülő rendkívüli körülményeket elkerülheti, kalkulálva a rendkívüli körülmények miatt felmerülő késés kockázatával. Egy ésszerűen eljáró légifuvarozónak úgy kell terveznie erőforrásait, hogy valamely rendkívüli körülmény bekövetkezése miatti – akár jelentéktelen – késés ne vezessen a légi járat törléséhez. Ezért rendelkeznie kell bizonyos időráhagyással, hogy egyéb – másodlagos kockázati³⁷⁷ – tényezők hiányában képes legyen teljesíteni légi személyszállítási kötelezettségét miután a rendkívüli körülmények elhárulnak. Amennyiben egyáltalán nem rendelkezik a légifuvarozó időráhagyással, nem állapítható meg, hogy minden ésszerű intézkedést megtett a járat törlés

³⁷⁵ 261/2004/EK rendelet 5. cikk (1) bekezdés c) pont i)-iii) alpontok.

³⁷⁶ 261/2004/EK rendelet 5. cikk (3) bekezdés.

³⁷⁷ Másodlagos kockázati tényezőnek minősül a légifolyosók újbóli elosztása, leszállás szerinti repülőtér megközelíthetőségének feltételeihez kapcsolódó nehézségek, a célállomás szerinti repülőtér éjszakai részleges vagy teljes lezárását.

megakadályozása, és kártérítési kötelezettsége alóli mentesüléshez. Abban az esetben pedig, ha a másodlagos kockázati tényezők előre láthatóak és tervezhetőek, ezeket is figyelembe kell vennie a rendkívüli helyzetre tekintettel meghozott intézkedései során. Az Európai Unió Bírósága Wallentin-Hermann ügy ítéletében kifejtette, hogy ilyen esetben a nemzeti bíróságnak kell az Európai Unió Bíróságától kapott szempontok alapján vizsgálnia, hogy az adott ügy körülményei között a légifuvarozó megtett-e a helyzetnek megfelelő, ésszerűen elvárható intézkedéseket. Ezekből következően nem lehet minden légitársaságot különbségtétel nélkül arra kötelezni, hogy meghatározott mértékű minimális ráhagyással tervezzen járatainál arra az esetre, ha rendkívüli körülmények merülnek fel.

Az Európai Unió Bírósága a fentiekre tekintettel arra a következtetésre jutott, hogy a Rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy mivel a légifuvarozónak kötelezettsége minden ésszerű intézkedést megtennie rendkívüli körülmények bekövetkeztekor annak elkerülésére, ezért a járatok tervezésének szakaszában ésszerűen figyelembe kell vennie, hogy ilyen körülmények felmerülhetnek, és következtében felmerülhet a késés kockázata. Ennek következtében számolnia kell egy olyan mértékű időráhagyással, amely a rendkívüli körülmények megszűnése után lehetőség szerint még képessé teszi a járat teljesítésére. Ez a megállapítása az Európai Unió Bíróságának azonban nem értelmezhető úgy, mellyel valamennyi légitársaságnak kötelező jelleggel és megkülönböztetés nélkül, általánosan és egyöntetűen bizonyos minimális időráhagyással kellene terveznie járatait az esetlegesen bekövetkező rendkívüli körülmények miatti felelősség alóli mentesüléshez. Rendkívüli körülmények bekövetkezésekor ezért esetről-esetre vizsgálni kell a légitársaság azon képességét, hogy a rendkívüli körülmények miatt beálló új feltételek mellett tudja-e teljesíteni a járat egészét úgy, hogy a megkövetelt időráhagyás biztosítása ne eredményezze kapacitásaihoz mérten elviselhetetlen áldozatok vállalását.

Ezen kívül van egy angol nemzeti bíróság előtti eset is, amelyben a repülőtér forgalma okozta a járat több órás késését. A *Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd.* ügyben³⁷⁸ az angol bíróság megállapította, hogy egy légi járat késése nem minősül a légitársaság szerződéshez magatartásának és nem keletkeztet kártérítési igényt, ha a késés oka a repülőtéren felszállásra várakozó gépek nagy száma, a reptér forgalma, vagyis légiforgalmi irányítási döntés eredménye, amely mint

³⁷⁸ *Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd.* [1981] 1 Lloyd's Rep 187.

rendkívüli körülmény előreláthatatlan és elkerülhetetlen, a légifuvarozó tevékenységi és tényleges befolyási körén kívül esik.

5.7. A kimentési okok értékelése

Összességében meg kell állapítanunk, hogy nemcsak az jelent problémát a Rendelet alkalmazása során, hogy a mentesülés okai nem kerültek definiálásra, és sokszor még a gyakorlat sem alakította ki tartalmukat, hanem az, hogy a mentesülési okok felsorolása a Preambulumban nem *taxatív*, hanem *exemplifikatív*, példálózó jellegű. Ennek ellenére az Európai Unió Bíróságának gyakorlatából kitűnik, hogy csupán ezekre az okokra lehet hivatkozni, és ezeknek a kifejezéseknek jelentéstartalmát igyekszik az Európai Unió Bírósága esetjoga alapján kimunkálni.

Véleményem szerint mindenképpen szükséges lenne, hogy a légitársaságok felelősség alóli mentesüléséhez vezető okok ne csak a Rendelet Preambulumában legyenek példálózó jelleggel felsorolva, hanem amennyiben az Európai Parlament és a Tanács az Európai Unió Bíróságának joggyakorlata alapján pontosan és egyértelműen definiálja ezeket az okokat, akkor kerüljenek be *taxatív* jelleggel a Rendeletbe.³⁷⁹ Úgy gondolom, hogy ez nélkülözhetetlen mind az utasok, mind a légitársaságok érdekeinek védelmét szem előtt tartva. 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. Gondolok itt arra is, hogy minden alkalommal, amikor egy nemzeti bíróság elé kerül egy ilyen természetű jogvita, az Európai Unió Bíróságának előzetes döntéshozatali eljárás keretében ki kell kérni a véleményét, mint a Rendelet szövegének értelmezésére egyedül autoritással rendelkező entitást. Ez az eljárás pedig további évekkel hosszabbítja meg a nemzeti jogok alapján sokszor amúgy is elhúzódó peres eljárásokat.

³⁷⁹ Ez az irány látszik körvonalazódni az Európai Bizottság feljegyzése alapján is. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-203_hu.htm (letöltés ideje: április 12.)

III. További utasjogok

1. A vasúti közlekedést igénybe vevő utasok jogai

1.1. Bevezetés

A vasúti személyszállítás Európa-szerte elterjedt közlekedési mód, mely a tagállamok határain belül és a tagállamok között is népszerű, egyszerű, gyors és a közúti közlekedéssel összehasonlítva biztonságosabb módja a helyváltoztatásnak. A gyorsvasutak korában ráadásul a vasúti közlekedés méltó versenytársává válik a rövid távú légit közlekedésnek is, hiszen annak használata egyszerűbb, gyorsabb. Nem kell két órával hamarabb megjelenni a járatra való bejelentkezés és biztonsági ellenőrzés miatt, ráadásul a vasúti pályaudvarok általában a városok központjában találhatóak, szemben a repülőterekkel, amik a városok határaitól akár több tíz kilométerre helyezkednek el. Ezen jellemzők és az utazásra fordított idő figyelembevételével az Európán belüli helyváltoztatásoknál is megéri gyorsvasutat, vasúti szolgáltatásokat igénybe venni.

A vasúti közlekedés XX. századi elterjedése következtében nemzetközi egyezményekkel szabályozták a területet.³⁸⁰ A személyszállítás és az utasjogok szempontjából a Berni Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény és a Nemzetközi Vasúti Személyszállítási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (a továbbiakban: Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény) bír kiemelkedő jelentőséggel.³⁸¹ Az utasjogokat vizsgálva az egyezmény legfontosabb hozadéka, hogy meghatározza a fuvarozó vasúttársaság felelősségét a szállítás késedelme, a személyek sérülése és a poggyászok elvesztése, sérülése, késedelmes szállítása esetén.

A nemzetközi egyezményhez az európai államok is csatlakoztak, többek között Magyarország is ratifikálta azt 1986-ban, így szabályai érvényesültek az európai és az Európai Közösségeken belüli, vagyis nemzetközi vasúti személyszállításokor. Miután azonban az Európai Közösségek által a Római Szerződésben kitűzött egységes, belső határok nélkül közös piac a 90-es években lassan kialakult, a tagállamok közötti közlekedésre már nem voltak alkalmazhatóak a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény szabályai, hiszen hiányzott a nemzetközi elem jelenléte. Az Európai Unió

³⁸⁰ A különböző közlekedési módoknál tapasztalható egységesítésről: RAMBERG, Jan: *Global Unification of Transport Law: A Hopeless Task?*, Penn State International Law Review, 2008-2009. 851-858.

³⁸¹ A nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló Bernben 1980. május 9-én elfogadott nemzetközi egyezmény (Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) és a Nemzetközi Vasúti Személyszállítási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (CIV)). Magyarországon kihirdette az 1986. évi 2. tvr.

ezért – bár jelentős időbeli eltolódással, de – elfogadta az 1371/2007/EK rendeletet a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (a továbbiakban: Rendelet).³⁸²

A légiutasokat megillető jogok szabályozásánál tapasztalt módon itt is kettős a jogi szabályozás, ezért vizsgálnunk kell mind a nemzetközi, mind az Európai Unión belül személyszállítás esetén érvényesülő felelősségi szabályokat.³⁸³

1.2. Nemzetközi vasúti személyszállítás

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény több szempontból is jelentős a vasúti utasok jogai szempontjából. Egyrészt elmondható az egyezményről, hogy azt a világ legtöbb országa ratifikálta,³⁸⁴ így amikor az Európai Unió területén kívül veszünk igénybe vasúti fuvarozási szolgáltatásokat, akkor az egyezmény szabályai lesznek elsősorban irányadóak a fuvarozók kártérítési felelősségére. Másrészt az egységes belső piac létrehozása és a tagállamok közötti határok eltörlése ellenére az Európai Unióban is érvényesülnek szabályai, azáltal, hogy ahhoz az Európai Unió is csatlakozott, és a vasúti személyszállításban részt vevő utasok jogairól szóló Rendeletébe beemelte a nemzetközi szabályokat. Ennek köszönhetően, amikor az Európai Unió tagállamaiban vasúti szerencsétlenség történik, akkor a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményben foglalt kártérítési összeghatárok irányadóak lesznek az uniós működési engedéllyel rendelkező vasúttársaságok tevékenységére is. Végül során külön kiemelés érdemel, hogy szabályainak alkalmazását érvényesen nem zárhatják ki és nem korlátozhatják a vasúti fuvarozást végző gazdasági társaságok, ami többek között a forgalom biztonságát garantálja.³⁸⁵

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény kiindulási pontja az a nemzeti jogokban elfogadott tény, hogy a vasúti fuvarozás veszélyes üzemi tevékenységnek minősül, ezért a fuvarozó felelőssége független a vétkességtől – Magyarországon a felróhatóságtól – és kizárólag akkor tud mentesülni kártérítési felelőssége alól, ha a kár bekövetkezését

³⁸² Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről.

³⁸³ A felelősségi szabályokkal kapcsolatosan a pályavonalak elosztásáról, a vonattípusokról lásd bővebben: MARKS, Justin: *No Free Ride: Limiting Freight Railroad Liability When Granting Right-of-Way Passenger Rail Carriers*, *Transportation Law Journal*, 2009. 313-334.

³⁸⁴ 2013. január 24-ei állapot szerint 127 ország ratifikálta az egyezményt.

³⁸⁵ 1371/2007/EK rendelet I. melléklete, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény IV. cím, IV. fejezet 48. cikk.

eredményező ok a vasúttársaság tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan okból, illetve kizárólag az utas vagy harmadik személy hibájából következik be.

A vasúti fuvarozó felelősségének alapja, hogy az utas a vonat fedélzetén tartózkodott a baleset bekövetkezésekor, vagy a baleset a járműre való be- és kiszállási művelet közben következett be. Lényeges, hogy a baleset következtében az utast ért károk kétféleképpen lehetnek. Egyrészt az utas személyi épségében beállott károk, vagyis az utas halála, testi vagy szellemi sérülése alapozza meg a vasúttársaság felelősségét. Ilyen esetben a nemzeti jogszabályokkal összhangban kell alkalmazni a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményt. A kártérítést főszabályként egyösszegben kell kifizetni az utasnak, azonban ha a nemzeti jog másként rendelkezik, akkor a kártérítési kötelezettség járadék formájában is teljesíthető.

A kártérítés összecszerúsége tekintetében szintén a nemzeti jog bír elsőbbséggel, azonban a kártérítési összeg felső határát az egyezmény maga határozza meg 175.000 SDR-ben. Az egyezmény előírja azt a jogvitát elbíró nemzeti bíróságnak, hogy a kártérítés összegének meghatározása során a kár milyen elemeit kell figyelembe venni.

Amennyiben a káreseményt az utas halála jelenti, a kártérítési összegnek magában kell foglalnia a szükséges költségeket, mint a holttest szállításával és a temetéssel kapcsolatos költségeket, valamint az utas eltartásra jogosult hozzátartozóinak fizetendő kártérítést. Abban az esetben, ha az utas halála a balesetkor nem rögtön áll be, úgy a gyógykezelésre fordított összeget is meg kell térítenie a vasúttársaságnak. Az utas testi sérülésekor az utas gyógykezelésére és közlekedésére fordított költségeket, valamint az utas részleges vagy teljes munkaképtelensége és megváltozott szükségletei miatt fellépő vagyoni károkat kell elsődlegesen elbírálni a nemzeti bíróságnak. Ha ettől eltérő sérüléseket szenved el az utas, akkor azoknak a megítélésénél a nemzeti jogban kialakult szabályokat és ítélezési állandókat kell mérlegelni a károk összecszerúsítése során. Az igényérvényesítésre a baleset napjától az utasnak három éve van, míg más jogosultnak az utas haláltól számítva három éve, illetve a baleset napjától legfeljebb öt éve van.³⁸⁶

A károk másik típusát az utas tárgyainak, feladott- és kézipoggyászáinak elvesztéséből, sérüléséből és megsemmisüléséből eredő károk képezik. Ezekben a tárgyokban beálló károkért már nem objektív a fuvarozó felelőssége, azonban rajta van a bizonyítás terhe. Sajátos felelősségi szabály ez, ugyanis a vétkesség hiányának, mint általános

³⁸⁶ 1371/2007/EK Rendelet I. melléklete, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény IV. cím, I. fejezet 26-31. cikkek, valamint VI. cím 60. cikk.

mentesülési lehetőségnek a bizonyításán túl az egyezmény példálózó jelleggel hat olyan esetkört is kiemel, amely mindenképpen a fuvarozó vétkességének hiányát mutatja:

- az utas vétkessége,
- az útipoggyász belső tulajdonsága,
- a fuvarozó által el nem hárítható körülmények,
- a csomagolás hiányossága, hiánya,
- a poggyász különleges tulajdonsága, vagy
- a szállításból kizárt útipoggyászok feladása

miatt bekövetkezett károk esetén. Különlegessége a szabályozásnak, hogy normatív módon maga az egyezmény orientálja a jogalkalmazót a vétkesség-vétlenség kérdésének eldöntésében. Úgy véljük, hogy különösen egy univerzális hatályú nemzetközi egyezménynél van létjogosultsága az ilyesfajta értelmező rendelkezéseknek, különös tekintettel arra, hogy az egyezmény szabályait eltérő jogrendszerekben alkalmazzák.

Amennyiben nem sikerül bizonyítani a fuvarozónak vétlenségét, úgy az egyezmény összességében meghatározza, hogy mely tárgyakban keletkezett különböző károkért, milyen mértékű a fuvarozó felelőssége.

Az útipoggyász elvesztésekor aszerint differenciálja a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény a kártérítés összegét, hogy az utas bizonyította-e az őt ért vagyoni károk nagyságát. Ha igen, akkor kilogrammonként³⁸⁷ 80 SDR összeget kell megtéríteni, azonban a kártérítés összeg nem haladhatja meg az 1.200 SDR-t. Ha nem sikerül bizonyítani az utas vagyoni kárának pontos mértékét, akkor kilogrammonként 20 SDR-t vagy poggyásonként 300 SDR-t értéket kell megfizetnie a fuvarozónak.

Amennyiben a poggyászt sérülten szolgáltatják ki az utasnak, úgy a tényleges értékcsökkentést kell megtéríteni, azonban a kártérítés ilyenkor sem haladhatja meg az 1.200 SDR-t, vagyis azt az összeget, amit a poggyász elvesztése esetén kellene fizetnie a fuvarozónak, illetve ha csak a poggyász egy része szenvedett értékcsökkenést, akkor az értékcsökkenett rész értékét úgy kell kiszámolni, mintha azt a részt elvesztette volna a vasúttársaság.

A poggyász kiszolgáltatásának késedelmes teljesítése is megalapozza a fuvarozó felelősségét, és a fenti esetektől eltérő összegű kártérítést kell megfizetni az utas számára. A késedelmet 24 órás periódusokban számoljuk, és legfeljebb tizennégy napi

³⁸⁷ A bruttó tömeget kell a poggyász súlyának a számításnál figyelembe venni.

tételt lehet megtéríteni ezen a jogcímen. Ha összességében bizonyítható az utas kára, akkor a tényleges kárt kell téríteni, ami azonban nem lehet több mint a poggyász bruttó tömegével számolva 0,8 SDR kilogrammonként, vagy 14 SDR csomagonként. Amennyiben nem tudja bizonyítani az utas a kárt, akkor kárátalányként kilogrammonként 0,14 SDR vagy poggyásonként 2,8 SDR a fuvarozót terhelő kártérítési felelősség mértéke.

A vasúti fuvarozásban lehetősége van arra is az utasnak, hogy ne csak kézi- vagy útipoggyászt adjon fel, vigyen magával az utazás során, hanem gépjárművét is magával szállíttassa a vonaton. A feladott gépjármű késedelmes kiszolgáltatásakor az egyéb közlekedési eszköz igénybevételével járó költségek minősülnek az utas oldalán kárnak, aminek megtérítése esetén maximum mértéke a vasúti fuvardíj összege. Ha már a berakodásnál késedelembe esik a vasúttársaság, az utas elállhat a szerződéstől és a fuvardíjon felül kártérítést is követelhet.³⁸⁸ Amennyiben nem késedelmes kiszolgáltatás okoz kárt, hanem a gépjármű elvesztése, akkor a jármű használati értéke alapján kerül meghatározásra a kártérítés mértéke, ami azonban nem haladhatja meg a 8.000 SDR-t. A jármű szállítása során további kár keletkezhet amiatt, hogy a járművet nem üres állapotban adták fel. Ilyenkor 1.400 SDR-ben van maximalizálva a kártérítés összege. Ha ezek a tárgyak nem vagy nem kizárólag a jármű belsejében voltak elhelyezve, akkor a fuvarozó csak saját vagy közreműködőinek szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartása miatt vonható felelősségre.³⁸⁹

Bár az egyezmény – más utasjogi szabályozásokhoz viszonyítva is – igen részletesen határozza meg a fuvarozó felelősségénél, hogy milyen tárgyakért, milyen összeghatárig felel, az Európai Unió 1371/2007/EK rendelete további egy poggyásztípussal kiegészíti az egyezmény szabályait. Az Európai Unió tagállamainak területén külön felelősséggel tartozik a fuvarozó a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek mozgását segítő eszközökben vagy különleges felszerelésekben keletkezett kárért. Ezeknek a tárgyaknak az elvesztése vagy megsérülése esetén az utast ért tényleges kárt kell megtéríteni, pénzügyi felső határ nélkül. Ezekre az eszközökre tehát nem vonatkoznak a fent részletezett kártérítési összeghatárok. Az eszközök értékére és az azokat használó személy hátrányos helyzetére tekintettel a Rendeletnek ez az előírása teljes mértékben elfogadható, és méltányolható.

³⁸⁸ Kártérítési igény érvényesítésére ilyenkor csak és kizárólag akkor van lehetőség, ha az utasnak ténylegesen kára keletkezett, aminek a maximum mértéke a fuvardíj összegével egyezik meg.

³⁸⁹ 1371/2007/EK rendelet I. melléklete, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény IV. cím, III. fejezet 33-47. cikkek.

1.3. Vasúti személyszállítás az Európai Unióban

Az Európai Unió célja, hogy elősegítse és ösztönözze a közösségen belüli közlekedésnél a vasúti személyszállítás igénybevételét, valamint biztosítsa a fogyasztóvédelem magas szintjét. A cél eléréséhez szükséges eszközöket a közösségi vasutak fejlesztésében, a szolgáltatások minőségének és eredményességének javításában, és az utasok számára garantált jogok biztosításában látja.

Az 1371/2007/EK Rendelet megalkotása jelentős abból a szempontból is, hogy a vasúti személyszállítás során bekövetkező balesetek esetén az egységes piac kialakulása óta nem élveztek védelmet a belföldi forgalomban, illetve a tagállamok között közlekedő utasok, hiszen a nemzetközi elem hiánya miatt az Unió területén belüli közlekedésben nem volt alkalmazható a Bernben elfogadott Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény.³⁹⁰

A Rendelet nem kizárólag az utasoknak biztosított garanciális jogokkal próbálja elősegíteni a vasúttal történő személyszállítás igénybevételét. Az átszállójegyek fogalmának bevezetésével a vasúttársaságok együttműködéséről biztosítja az utasokat, aminek köszönhetően a más szállítási eszközzel nehezen megközelíthető helyek is könnyebben elérhetővé válnak.

Mivel az Európai Unió elkötelezett a megkülönböztetés-mentes és minden polgár számára azonos feltételek mellett elérhető tömegközlekedési lehetőségek biztosítása mellett, ezért az 1371/2007/EK Rendelet külön figyelmet fordít a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű utasokra. A vasúttársaságokat külön tájékoztatási kötelezettség terheli a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyekkel szemben, még hozzá azokra az információkra nézve, hogy hogyan tudják használni a vasúti szolgáltatásokat, hogyan tudnak felszállnia a szerelvényre, milyen a vonat felszereltsége.

Annak érdekében pedig, hogy a vasúttársaságok valóban teljesíteni tudják a Rendelet és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény által rájuk rótt kötelezettségeket – amely kötelezettséget még terhesebbé tesz, hogy veszélyes üzemi tevékenységnek minősül a vasúti fuvarozás – a Rendelet előírja, hogy a vasúti fuvarozók kötelező felelősségbiztosítással rendelkezzenek.

³⁹⁰ A szabályozás szükségességéről és indokairól lásd bővebben: MURILLO, Nuria Rodriguez: *New Rights for Rail Passengers in the European Union*, *International Travel Law Journal*, 2008. 91-99.

1.3.1. A Rendelet tárgyi hatálya

A Rendelet szabályai kiterjednek a vasúti személyszállítási szerződés megkötésének folyamatára, így a szerződéskötés előtti tájékoztatásra, a szerződés megkötésére, a menetjegy kiállítására, valamint kitérnek arra, hogy a szerződéskötési folyamat megkönnyítése érdekében számítógépes információs és foglalási rendszert kell bevezetnie a vasúttársaságoknak. Kötelezővé teszi a Rendelet a vasúttársaságok számára, hogy kötelező felelősségbiztosítást kössenek arra az esetre, ha az utasok személyében vagy poggyászában kár keletkezik. Mivel a vasúti személyszállítás veszélyes üzemi felelősségnek minősül, csak szűk körben lehet mentesülni a felelősség alól, a kártérítési összegek pedig magasan vannak meghatározva. Ez a rendelkezés tehát nemcsak az utasok, hanem a vasúttársaságok érdekeit is szolgálja, mert egy baleset után is folytatni tudják tevékenységüket, és kisebb a veszélye annak, hogy fizetésektelen helyzetbe kerülnek.

A légiutasok jogait szabályozó 261/2004/EK Rendeletre hasonlóan itt is kártérítési és segítségnyújtási kötelezettség terheli a vasúttársaságokat, ha a járatuk késik vagy törlik azt, illetve ha ezek következtében az utas elmulasztja csatlakozó járatát. Az Európai Uniónak nem rejtett célja e szabályok bevezetésével, hogy mintegy ösztönözze a vasúttársaságokat a pontos, gyors és kiszámítható szolgáltatásnyújtásra.

Azért, hogy a vasúti tömegközlekedésben rejlő előnyöket minden utas élvezhesse, a Rendelet kiemelten kezeli a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek védelmét, az utazási feltételek olyan kialakítását, amely mellett az ilyen személyek is képesek igénybe venni ezeket a szolgáltatásokat.

A Rendeletben foglalt célok elérése érdekében egy panaszkezelési mechanizmust alakít ki a rendelet, és amennyiben nem sikerül a vasúttársaságnak és az utasnak egyezséggel rendeznie a felmerült jogvitát, úgy a tagállamok felelősek a jogvita rendezéséért és a végrehajtás lebonyolításáért.³⁹¹

1.3.2. A Rendelet területi hatálya

A tárgyi és területi hatály meghatározásnál a Rendelet az utazás egységének elvéből indul ki. Az 1371/2007/EK rendeletben foglalt szabályokat így azokra a vasúti személyszállítási szerződés alapján teljesített szolgáltatásokra és utazásokra kell

³⁹¹ 1371/2007/EK rendelet 1. cikk.

alkalmaznia, amelyeket egy tagállam területén belül (belföldön) vagy az Európai Unió tagállamok területei között egy vagy több, közösségi működési engedéllyel³⁹² rendelkező vasúttársaság nyújt.³⁹³

A Rendelet külön kiemeli, hogy mely szabályait kell a Közösség területén nyújtott összes vasúti szolgáltatásra alkalmazni. Ezen rendelkezésnek a lényege – ahogy az a fenti bekezdésből is kitűnik –, hogy a Rendelet szabályait főszabályként kizárólag azon vasúttársaság által nyújtott szolgáltatásokra kell alkalmazni, amely tevékenységének végzésére az uniós és tagállami jogszabályok alapján közösségi működési engedéllyel rendelkezik. Ezen megfogalmazás szerint léteznek olyan vasúttársaságok, amelyek bár nagyrészt a Közösségen belül kínálnak vasúti személyszállítást, mégsem rendelkeznek a tagállamok valamelyikében székhellyel és ez alapján a tagállam által kibocsátott működési engedéllyel. A Rendelet célkitűzése, vagyis az utasok védelemben részesítése azt kívánja meg, hogy bizonyos minimum garanciákat az ilyen szállítóval történő fuvarozásnál is élvezzenek az utasok. Ezért a Rendelet a következő jogokat biztosítja az Európai Unió területén vasúttal közlekedő valamennyi utas számára:

- A szolgáltatás igénybevételének joga: ez azt jelenti, hogy amennyiben egy gazdasági társaság vasúti személyszállítást végez, úgy lehetővé kell tenni az utasok számára, hogy a vasúttársaság által meghatározott vagy üzemeltetett helyeken vagy telefonos, internetes foglalási rendszeren keresztül menetjegyet, átszállójegyet vásároljanak, illetve ha van arra lehetőség, helyfoglalással éljenek az utasok.³⁹⁴
- Kártérítési felelősség: amennyiben az utazás során az utas életét veszti, vagy személyi sérülést szenved, illetve a kézipoggyásza, útipoggyásza, a fuvarozó által szállítás céljából átvett állata, vagy a gépjárműve megsérül, megrongálódik, elvész, megsemmisül, akkor a vasúti fuvarozót kártérítési felelősség terheli a bekövetkezett kár vonatkozásában. A fuvarozó a nemzetközi egyezményekben és az uniós jogszabályokban foglalt felelősségét nem zárhatja ki és nem korlátozhatja.³⁹⁵

³⁹² A vasúttársaságok engedélyezéséről és Közösségen belüli letelepedéséről a Tanács 95/18/EK irányelve (1995. június 19.), valamint az irányelv szabályait implementáló speciális tagállami jogszabályok rendelkeznek.

³⁹³ 1371/2007/EK rendelet 2. cikk (1) bekezdés.

³⁹⁴ 1371/2007/EK rendelet 9. cikk.

³⁹⁵ 1371/2007/EK rendelet 11. cikk.

- Kötelező felelősségbiztosítás: a vasúttársaságoknak kötelező felelősségbiztosítással vagy azzal egyenértékű más biztosítékokkal rendelkeznie arra az esetre, ha felelőségük megállapítást nyer.³⁹⁶
- Közlekedéshez való jog: ez a jog a fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképeségű személyek számára garantálja azt, hogy ők is részt vehetnek a vasúti közlekedésben. Egy szerződéskötési kötelezettség keletkezik tehát a vasúttársaságok oldalán, ami abban nyilvánul meg, hogy a vasúttársaságok nem tagadhatják meg a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképeségű személyektől a szállítást, biztosítaniuk kell, hogy a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképeségű személy segítségben részesüljön az állomáson és a vonat fedélzetén való közlekedés, a vonatra történő felszállás során. A vasúttársaságok ezekért a szolgáltatásokért külön díjat nem számíthatnak fel.³⁹⁷
- Tájékoztatáshoz való jog: az utasokat megfelelően tájékoztatni kell az utazással kapcsolatos adatokról, információkról. A fogyatékkal élő és csökkent mozgásképeségű személyek számára külön tájékoztatást kell biztosítani a vasúti szolgáltatások elérhetőségéről, a hozzáférés feltételeiről, a vonat felszereléséről. Bár a Rendelet nem tér ki külön arra, hogy milyen formában kell ezt a tájékoztatást nyújtani a fogyatékos és csökkent mozgásképeségű személyek számára, azonban az utasjogok más területein lévő szabályok alapján analógiával élve elmondható, hogy itt is olyan formában kell a tájékoztatást megadni, amit a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképeségű személyek is képesek megérteni.^{398,399}

1.3.3. Mentésítés a Rendeletben foglalt kötelezettségek alól

A tagállamok számára két esetben nyitva áll a derogáció lehetősége, amit átlátható és megkülönböztetés-mentes alapon kell biztosítaniuk a vasúttársaságoknak. A tagállamok e joguknál fogva, legfeljebb öt éves időtartamra mentesíthetik a belföldi, vagyis városi, külvárosi és regionális vasúti személyszállítást⁴⁰⁰ végző vasúttársaságokat a

³⁹⁶ 1371/2007/EK rendelet 12. cikk.

³⁹⁷ 1371/2007/EK rendelet V. fejezet 19-25. cikkek.

³⁹⁸ 1371/2007/EK rendelet 20. cikk (1) bekezdés.

³⁹⁹ Például egy látássérült személynek Braille-írással vagy hangfelvétellel kell a szükséges tájékoztatást megismerhetővé tenni, míg egy hallássérültnek mindenképpen írásban kell a tudomására adni a szolgáltatás igénybevételéhez nélkülözhetetlen információkat.

⁴⁰⁰ A fogalmak meghatározása a Tanács közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EK irányelvben (1991. július 29.) található.

Rendeletben foglalt kötelezettségek teljesítése alól.⁴⁰¹ Ez az ötéves időtartam kétszer meghosszabbítható, alkalmanként újabb öt évvel. Hangsúlyozni kell azonban, hogy az az öt alapjog, amelynek biztosítása valamennyi vasúti fuvarozónak kötelezettsége az Európai Unió területén történő szolgáltatásnyújtás esetén, itt is irányadó, alkalmazásuk az Európai Unió területén belül kivételt nem tűrően kötelező.⁴⁰²

A másik esetkör, amikor a tagállamoknak lehetősége van mentesíteni a Rendeletben foglalt szabályok alól a vasúttársaságokat, az olyan vasúti személyszállításra vonatkozik, amikor a menetrendszerű szolgáltatás jelentős része a Közösség területén kívül valósul meg. Az ilyen szolgáltatást nyújtó vasúttársaságok maximum a Rendelet hatályba lépésétől számított első öt évben élvezhetnek mentességet.

1.3.4. A vasúttársaságot terhelő felelősség

A felelősség kétirányú – hasonlóan a légiutasok jogainak szabályozásához –, hiszen egyrészt káresemény lehet az utast személyében vagy feladott és magával vitt tárgyaiban beálló kár. Ugyanakkor a késedelmes szállítás, a járatkimaradás, vagy a vasúttársaság érdekkörébe tartozó okból a csatlakozás elmulasztása is vagyoni kárként jelentkezhet az utasnál. A vasúttársaságok baleseti felelősségével a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény foglalkozik, megteremtve a vasúti személyszállító gazdasági társaságok objektív felelősségét.⁴⁰³ A Rendelet a vasúttársaságok baleseti felelősségére vonatkozó nemzetközi szabályokat egy további előírással egészíti ki. Amennyiben az utas életét veszti vagy megsérül, köteles a vasúttársaság haladéktalanul, illetve legkésőbb a kártérítésre jogosult személy személyazonosságának megállapítása után tizenöt nappal a vagyoni és nem vagyoni károkkal, az elszenvedett nehézségekkel arányban álló előzetes kifizetést teljesíteni. Ez az összeg halál esetén utasonként legalább 21.000 EUR. A vasúti fuvarozó előlegfizetési kötelezettsége nem jelenti felelősségének elismerését, továbbra is jogában áll bizonyítani, hogy a káresemény bekövetkezését tevékenységi körén kívül álló elháríthatatlan ok vagy az utas gondatlansága, hibája okozta. Az összeget visszakövetelni ezen túl két esetben lehet, egyrészt ha a kárt kizárólag az utas gondatlansága vagy hibája okozta, vagy ha a kifizetésben részesült személy nem a kártérítésre jogosult személy volt. Amennyiben

⁴⁰¹ Hazánkban a mentességekről külön jogszabály, a térségi, elővárosi és helyi működési engedély alapján végzett vasúti személyszállítás részletes feltételeiről szóló 270/2009. (XII. 1.) kormányrendelet rendelkezik.

⁴⁰² Az öt alapjogot és azok tartalmát lásd az előző alfejezetben.

⁴⁰³ Lásd erről bővebben a „Nemzetközi vasúti személyszállítás” című alfejezetet.

bizonyítást nyer a fuvarozó felelőssége, úgy az előlegként kifizetett összeget levonhatja az utasnak megítélt kártérítés összegéből.⁴⁰⁴

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény generálklauzulaként utal arra, hogy a menetrend be nem tartása miatt is felelősség terheli a fuvarozót. Minimumszabályként előírja, hogy amennyiben késedelembe esik a fuvarozó, úgy a kártérítés mértéke kiterjed legalább az ésszerű szállásköltségekre, valamint az utas érkezésére váró személyek értesítésének ésszerű költségeire. Ezen felül a nemzeti jogokra hagyja annak eldöntését, hogy milyen további kár megtérítését igényelheti az utas. Megállapítható, hogy a menetrend be nem tartása miatt is objektív a vasúttársaságok felelőssége, vagyis kizárólag akkor tudnak mentesülni az őket terhelő felelősség alól, ha a káresemény, vagyis a késést kiváltó tényező a vasúti fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok, vagy az az utas magatartására, hibájára vezethető vissza, illetve kizárólag egy harmadik személy elháríthatatlan magatartásának következményeként állott elő a kár. Európában az Európai Unió 1371/2007/EK Rendelete határozta meg azokat a további kötelezettségeket, amelyek járatkimaradás, csatlakozásmulasztás és késés miatt a vasúti fuvarozókat terheli.

A felelősségi szabályok érvényesülését a Rendelet több ponton is garanciákkal bátyázza körül. Egyrészt egyetlen vasúti fuvarozó sem zárhatja ki vagy korlátozhatja érvényesen a felelősségét az utasokkal megkötött szerződésben, valamint üzletszabályaiban. Ha mégis ezzel az eszközzel él a fuvarozó, úgy a szerződés, üzletszabályzat azon része semmisnek minősül. Másrészt a Rendelet szabályozási módszere a klauzula kógencia. A fuvarozók egyéb kötelezettségeik alól sem tudnak mentesülni, illetve nem lehet azon kötelezettségeket korlátozni, különösen a személyszállítási szerződésben meghatározott eltérés vagy korlátozó záradék révén.

1.3.4.1. A járat késése, kimaradása, elmulasztott csatlakozás

A Rendelet meghatározza azt, hogy a vasúti közlekedésben késésnek⁴⁰⁵ minősül, ha a közzétett menetrend szerinti érkezési időpont, illetve az utas tényleges vagy várt érkezésének időpontja közötti különbség van. A járatkimaradást és a csatlakozásmulasztást nem definiálja külön a Rendelet. A szavak általános, hétköznapi jelentéséből kiindulva és a légitözlekedésben használt járatörlés fogalom analógiájára a

⁴⁰⁴ 1371/2007/EK rendelet 13. cikk.

⁴⁰⁵ 1371/2007/EK rendelet 3. cikk 12. pont.

járatkimaradás alatt egy tervezett vasúti járat nem közlekedését értjük. A csatlakozásmulasztás a késésre épülő fogalom, hiszen az út egy adott szakaszán közlekedő járat késedelme miatt az út folytatására szolgáló csatlakozó járatot lekési az utas. Az utazás egységének elvéből kiindulva fontos annak rögzítése, hogy amennyiben nem az utas hibájából történik a csatlakozó járat elmulasztása, úgy a vasúttársaságot terheli a felelősség, vagyis a fuvarozó felelőssége és feladata az utazás átszervezése, valamint az utas számára megfelelő segítségnyújtás felajánlása (étkezés, éjszakai szállás).

A három esemény közül bármelyik is következik be, az utasokat megilleti a visszatérítés vagy az utazás átszervezésének joga,⁴⁰⁶ joguk van kártérítést követelni,⁴⁰⁷ valamint igény tarthatnak a fuvarozó által felajánlott segítségnyújtásra.⁴⁰⁸

1.3.4.2. Visszatérítés és az utazás átszervezésének joga

Ha a körülmények alapján ésszerűen 60 percet meghaladó késés várható, akkor az utas az alábbi három lehetőség közül választhat:

- Menetjegy árának visszatérítés: az utas jogosult az utazás meg nem tett részére eső menetjegyének teljes, vagyis levonásoktól mentes vételárát visszakövetelni – a fizetéssel azonos feltételek mellett – és elállni a vasúti személyszállítási szerződéstől. Ha az utazás az utas eredeti útiterve szempontjából már érdektelenné vált, az út már megtett részére vagy részeire, akkor adott esetben a kiindulási helyre történő lehető legkorábbi visszajuttatást is biztosítania kell a vasúttársaságnak. A menetjegy árának visszafizetésére a Rendelet kártérítés megfizetésére vonatkozó szabályait kell alkalmazni,⁴⁰⁹ tehát a vasúttársaságnak egy hónapja van az összeg visszatérítésére. Azonban a Rendelet meghatároz egy minimum összeget, ami alatt nem kell a menetjegy árát megtéríteni, ez pedig 4 EUR. Lényeges még az is, hogy amennyiben az utas az után vásárolja meg jegyét, hogy a késést bejelentették, nem jogosult a menetjegy árának visszatérítésére, akkor sem, ha a késés meghaladja az előzetes információban szereplő időtartamot.

⁴⁰⁶ 1371/2007/EK rendelet 16. cikk.

⁴⁰⁷ 1371/2007/EK rendelet 17. cikk.

⁴⁰⁸ 1371/2007/EK rendelet 18. cikk.

⁴⁰⁹ 1371/2007/EK rendelet 17. cikk.

- Utazás azonnali folytatása: az utas dönthet úgy is, hogy a lehető legkorábban folytatni kívánja az utazást, az eredeti vasúti személyszállítási szerződésben foglalt feltételekhez hasonló szállítási kondíciók mellett.
- Utazás folytatása későbbi időpontban: a harmadik opciója a késést szenvedő utasnak, hogy az eredeti személyszállítási szerződés kikötései vagy ahhoz hasonló feltételek mellett egy általa meghatározott későbbi időpontban folytatja az útját.

Ez egy objektív kötelezettsége a vasúttársaságoknak, ami vitathatatlanul megilleti az utasokat. A szabályozás pozitívuma, hogy maga az utas dönthet arról, hogy a fuvarozó által ismertetett körülmények között egyáltalán el kíván-e utazni. Ha igen, akkor sürgős-e az utazás célja miatt azonnal folytatni az utat és a lehető legkorábban eljutni a tervezett végállomásra. Illetve bár továbbra is igénybe kívánja venni a vasúti fuvarozó szolgáltatásait, de az utazás célja nem indokolja az utazás azonnali átszervezését, hanem el lehet azt halasztani rövidebb-hosszabb időre.

1.3.4.3. A vasúttársaság kártérítési kötelezettsége

Ha az utas a fenti opciós lehetőségek közül az utazás azonnali vagy későbbi átszervezését választja, akkor utazási jogának elvesztése nélkül az utazás ingyenes újraszervezésén felül kártérítés is megilleti őt. A fuvarozók felelőssége – hasonlóan baleseti felelősségükhöz – itt is objektív. A felelősség természetét és a kimentési okokat maga a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény rögzíti,⁴¹⁰ míg a kártérítés mértékét a Rendelet határozza meg. Késések esetén a kártérítés mértéke a menetjegyért fizetett árhoz igazodik, aminek a minimuma:

- 60-119 perces késésnél a menetjegy árának 25 %-a; míg
- 120 perces vagy azt meghaladó késedelemnél a menetjegy árának 50 %-a.

A vasúttársaságok kártérítési szabályzataikban külön rendelkezéseket tartalmaznak azokra az utasokra, akik utazási igazolvánnyal vagy vasúti bérlettel rendelkeznek, és igazolványuk vagy bérletük érvényességi ideje alatt többször kellett késéssel vagy járatkimaradással szembenéznük. A szabályzatokban ki kell térni a késés

⁴¹⁰ 1371/2007/EK rendelet I. melléklete, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény IV. cím, II. fejezet 32. cikk (2) bekezdés.

meghatározásának és a kártérítés számításának kritériumaira, azok pontos meghatározására.

A kártérítési felelősség alól a fuvarozó mentesül, ha bizonyítja, hogy tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok vezetett a kár bekövetkezéséhez, illetve azt kizárólag az utas önhibája vagy harmadik személy magatartása okozta. Az objektív felelősségnél megszokott exculpatiók okokon túl a Rendelet rögzíti, hogy nem számít bele a késés időtartamába az a késés, amiről be tudja bizonyítani a vasúttársaság, hogy az Európai Unió területén kívül történt, tehát kimentési lehetőséget biztosít a fuvarozónak abban az esetben, ha harmadik államból az Európai Unió területére történt vasúti személyszállítás, és a késés a harmadik országban keletkezett. Bár első ránézésre furcsának tűnik ez a kimentési lehetőség, azonban a szabályozás indoka véleményem szerint az, hogy azoknál a fuvarozóknál, akik az Európai Unió valamely tagállamában székhellyel rendelkező, bejegyzett fuvarozók, azonban tevékenységüket nem kizárólag az Európai Unió területén végzik, számolni kell az eltérő, adott esetben az uniós színvonalnál rosszabb infrastruktúrával, ami hátrányosan befolyásolhatja a járatok menetidejét.

Az Európai Unió Bírósága az ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Kommission ügyben⁴¹¹ kimondta, hogy az 1371/2007/EK rendelet értelmében a vasúttársaságok akkor sem mentesülhetnek a Rendeletben késés esetén szabályozott kártérítési kötelezettség alól, ha a késés vis maior következménye. Ez azonban nem érinti az utasok további kártérítéshez való jogát.

Az eljáró osztrák bíróság előzetes döntéshozatali eljárás keretében két kérdést terjesztett az Európai Unió Bírósága elé. Az utasjogok szempontjából a második kérdés bír relevanciával, mely abban a jogi kérdésben kéri a Bíróság állásfoglalását, hogy a Rendelet 17. cikkében szabályozott kártérítési kötelezettség vis maior esetén is terheli-e a vasúttársaságokat, illetve a mentesülés eseteinek meghatározásánál lehet-e analógiával élni, és a többi utazási módnál szabályozott mentesülési okra hivatkozni.

Lényegében a kérdést előterjesztő bíróság arra szeretne választ kapni, hogy a vasúttársaságoknak joguk van-e általános (szállítási) szerződési feltételeikbe olyan záradékot foglalni, amelynek alapján mentesülnek a késés esetén járó, menetjegy árára vonatkozó kártérítési kötelezettségük alól, ha a késésre vis maior, vagy az egységes

⁴¹¹ C-509/11. sz. ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Kommission és Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ügy.

Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményben felsorolt okok valamelyike miatt kerül sor.

A Bíróság szükségesnek tartotta azt rögzíteni, hogy a Rendeletben szabályozott kártérítés egy minimum-kártérítés, melynek összege a menetjegy árának a késés időtartama alapján meghatározott százaléka, amely összeg késés esetén illeti meg az utasokat. Kivételt jelent azonban az az estkör, amikor már a jegy megvásárlása előtt tájékoztatták az utasokat arról, hogy késni fog a járat vagy a késés mértéke nem haladja meg a 60 percet. Nem kell figyelembe venni a késés mértékének kiszámításakor azt az időintervallumot, amelyről a vasúttársaság bizonyítja, hogy az EK-Szerződést alkalmazó területeken kívül történt.

A Bíróság arra a következtetésre jut, hogy a Rendelet egyetlen rendelkezése sem rendelkezik úgy, hogy a vasúttársaságok mentesülnek e kártérítési kötelezettségük alól, ha a késésre vis maior miatt kerül sor, bár a Rendelet⁴¹² előírja, hogy a vasúttársaságoknak a késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősségére a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény⁴¹³ rendelkezései az irányadóak.

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény alapján a fuvarozó felelős az utassal szemben azért a kárért, amely abból ered, hogy a vonatkimaradás, a késés vagy a csatlakozásmulasztás miatt az utas nem tudja utazását ugyanazon a napon folytatni. A kártérítés ilyen körülmények esetén kiterjed az ésszerű szállásköltségekre, valamint az utast váró személyek értesítésével kapcsolatban felmerült költségekre. Mentesül a fuvarozó a felelősség alól, ha

- a vasúti üzemmel össze nem függő körülmények, amelyeket a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el,
- az utas hibája,
- egy harmadik személy magatartása, amelyet a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelynek következményeit nem háríthatta el.

A kérdést előterjesztő bíróság tehát arra kereste a választ, hogy e körülmények fennállása esetén a vasúti fuvarozó mentesülhet-e a Rendelet szerinti kártérítési kötelezettsége alól.

⁴¹² 1371/2007/EK rendelet 15. cikk.

⁴¹³ 1371/2007/EK rendelet I. melléklete, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény IV. cím, II. fejezet 32. cikk (1)-(2) bekezdés.

Az Európai Unió Bírósága megállapította azt, hogy a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény hivatkozott rendelkezése a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasoknak a vasúti járat késése vagy kimaradása miatt keletkező következményi kárai megtérítésére vonatkozik, míg ezzel szemben a Rendeletben foglalt kártérítésnek az a célja, hogy kompenzálja az utas által egy olyan szolgáltatás ellentételezéseként kifizetett árat, amelyet végül nem a szállítási szerződésnek megfelelően teljesítettek.

A Bíróság úgy mindezek alapján úgy ítélte meg, hogy a hivatkozott rendelkezések célja és részletes végrehajtási szabályai eltérőek, az unós jogalkotó által az 1371/2007/EK rendeletben meghatározott kártérítési rendszer nem tekinthető hasonlóknak a vasúti fuvarozóknak a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény szerinti felelősségi rendszeréhez.

Mindebből a Bíróság azt a következtetést vonja le, hogy a fuvarozó felelősség alóli mentesülésének a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény rendelkezéseiben meghatározott esetei nem tekinthetők a Rendelet 17. cikke alapján is alkalmazandóknak.

A Bíróság azon megállapítása, hogy a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményben foglalt felelősség a következményi károk, míg a Rendelet szabályai az azonnali károk kompenzálására szolgálnak, helytálló. Véleményem szerint azonban ez nem magyarázza azt, hogy a Bíróság a Rendelet szabályaival ellentétes következtetést von le, és ezáltal a késés miatt a vasúttársaságok helytállását állapítja meg jogkövetkezményként, még akkor is, ha az vis maior következménye. A helytállás és a felelősség jogintézménye közötti lényeges különbség, hogy míg helytállás alól nem lehet mentesülni, addig a kártérítési felelősség alól – legyen az annak szubjektív vagy objektív változata –, van lehetőség a kimentésre.

A Rendelet⁴¹⁴ egyértelműen fogalmaz akkor, amikor a késés, csatlakozásmulasztás és járatkimaradás című fejezetében meghatározott esetekre a fuvarozót terhelő felelősség tekintetében a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény felelősségi rendszerét rendeli alkalmazni. Ez alapján a Rendelet késés, csatlakozásmulasztás és járatkimaradás esetén objektív alapokra helyezi ugyan a vasúttársaságok felelősségét, azonban tevékenységi körön kívül eső rendkívüli körülmény esetén lehetősége van mentesülni a vasúti fuvarozónak a kártérítési kötelezettség alól.

⁴¹⁴ 1371/2007/EK rendelet 15. cikk.

Az előterjesztő nemzeti bíróság arra is keresi a választ, hogy a fuvarozóknak a repülőgéppel, hajóval, illetve autóbusszal utazó utasokra vonatkozó rendeletek által meghatározott felelőssége kizárásának indokai analógia útján alkalmazhatók-e a vasúti személyszállításra is.

A Bíróság e körben felhívta a figyelmet arra, hogy a különféle közlekedési módokra vonatkozó ágazatokban tevékenykedő vállalkozások helyzete nem hasonlítható össze. Tekintettel ugyanis működésük módjára, a szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételeire és a hálózatok elosztására, igénybevételük feltételeire ezek a közlekedési módok egymással nem felcserélhetőek. E körülmények miatt az uniós jogalkotó olyan szabályokat alkotott, amelyek a fogyasztóvédelem területén az érintett közlekedési ágazattól függően eltérő szinteket biztosítanak.⁴¹⁵ Mindezek alapján a többi közlekedési ágazatra alkalmazandó mentesülési okok nem alkalmazhatók analógia útján a vasúti személyszállításra.

A Rendelet szabályozási körébe von még egy olyan helyzetet, amikor a vasúttársaság mentesülhet szigorú felelőssége alól. Amennyiben az utast a szerződés megkötését megelőzően – vagyis a jegy megvásárlása előtt – már tájékoztatták a szerelvény késéséről, illetve ha a szerződéskötés után derült ki a késés, de az utazás átszervezésének következtében a késés tényleges ideje a 60 percet nem haladja meg, az utas nem jogosult kártérítésre. Ez a szabály indokolható és méltányos a vasúttársaságokra nézve. Véleményem szerint nem hátrányos az utasnak az, hogy amennyiben tudomása van a jegy megvásárlása előtt a járat késéséről, úgy ne tudja később kártérítési igényét érvényesíteni. Ennek az indoka az, hogy más helyzetben van ahhoz az utashoz képest, aki már előre megvásárolta a jegyet, és nincs olyan opciója, hogy egyszerűen nem köt a késés ismeretében szerződést a vasúttársasággal, hanem ahelyett más közlekedési módot talál úti célja eléréséhez.

Az exculpatióhoz áll közel a Rendeletnek egy további szabálya, amiben rögzítésre kerül, hogy amennyiben a kártérítés összege nem haladja meg a 4 EUR-t, úgy a vasúttársaságnak nem kell azt megfizetnie. Álláspontom szerint ez a részletszabály az arányosság elvével magyarázható. Mivel a vasúttársaságot terheli a kártérítési összegek megtérítésén túl a kifizetéssel szükségszerűen együtt járó költségek, mint például a pénzügyi tranzakciós költségek, díjak, telefonköltség vagy postaköltség megfizetése, ezért a 4 EUR vagy az alatti kár esetén többbe kerülne az adminisztráció, mint amennyit

⁴¹⁵ C-12/11. sz. McDonagh kontra Ryanair ügy, 56-57. pontja.

az utasok kártérítés formájában ténylegesen kézhez kapnak, ami ezért aránytalan terhet jelentene a vasúttársaságoknak. Az uniós jogalkotó arra is figyelemmel volt ennek a szabálynak a megfogalmazásakor, hogy az Európai Unió tagállamaiban nem egyforma költségek terhelik a pénzügyi tranzakciókat. Éppen ezért lehetőséget biztosít a vasúttársaságoknak, hogy maguk állapítsák meg üzletszabályzataikban azt a minimális összeghatárt, amely alatt nem fizetnek kártérítést, ami azonban nem haladhatja meg a 4 EUR-t.

Az utasok védelme érdekében, a Rendelet megszabja azt a határidőt, ami alatt a vasúttársaságoknak meg kell fizetniük a kártérítés összegét. A határidő kezdő napja az utas kártérítési igénye benyújtásának napja, és az összeget a következő egy hónapon belül kell megfizetni az utas számára. Véleményem szerint pozitívum az, hogy a Rendelet előírásokat tartalmaz arra vonatkozólag, hogy milyen határidőn belül kell a vasúttársaságoknak eleget tenniük az őket terhelő kötelezettségeknek, megkönnyítve ezzel többek között a jogalkalmazók helyzetét, miközben biztonságot és kiszámíthatóságot ígér a károsult utasoknak.

1.3.4.4. Segítségnyújtás a szolgáltatás késedelmes teljesítése miatt

A vasúti közlekedésben fellépő késések, járatkimaradások és csatlakozásmulasztások megtörténte nem csak kártérítési és szervezési kötelezettségek terhelik a vasúti fuvarozókat, hanem az utasok segítségére kell sietniük. A kötelező segítségnyújtás több mozzanatból összeálló „szolgáltatás”. Először is ide sorolható a fuvarozó tájékoztatási feladata. Amennyiben ugyanis valószínűsíthető az indulás vagy érkezés késedelve, a rendelkezésre álló információk alapján a lehető leghamarabb és ez után folyamatosan tájékoztatni kell az utasokat a kialakult helyzetről, valamint arról, hogy mi a várható érkezés vagy indulás időpontja, vagy ha az utazás valamely feltétele változik. Az Európai Unió Bíróságának ítélete nyomán ez a kötelezettség nem csak az utasok felé terheli a vasúttársaságokat, hanem az együttműködés és a közös szolgáltatásnyújtás folyamán egymás felé is fennáll.⁴¹⁶

Azokban az esetekben, amikor a szerelvény késése meghaladja a 60 percet, az utasokat térítésmentesen megfelelő ellátásban kell részesíteni. Az ellátás keretében a várakozási idővel ésszerűen arányban álló étkezésekről és frissítőkről kell gondoskodnia a fuvarozónak. Ez a kötelezettség azonban nem feltétel nélküli, mivel csak akkor kell

⁴¹⁶ C-136/11. sz. Westbahn Management GmbH kontra ÖBB-Infrastruktur AG ügy.

biztosítani, ha az ételek és frissítők a vonaton vagy az állomáson rendelkezésre állnak, illetve ésszerűen odaszállíthatók. Amennyiben a szolgáltatás késedelme miatt egy vagy több éjszakás tartózkodás válik szükségessé, akkor a vasúti fuvarozónak kötelező gondoskodnia szállodai vagy egyéb szálláshelyen történő elhelyezésről, valamint a vasútállomás és a szálláshely közötti szállítás költségei is őt terhelik, feltéve, hogy ez időben és fizikailag lehetséges. A légi járatok hosszú késése és a járatok törlése esetén a légi utasok jogait szabályozó Rendelethez hasonlóan itt sem kerül meghatározásra, hogy a vasúttársaságoknak maximum milyen időbeli és pénzbeli korlátokkal kell szálláshelyet biztosítani az utasoknak. Nincs tehát meghatározva az a maximum összeg, amit a vasúttársaságnak utasonként meg kellene térítenie, és bár a Rendelet a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény mentesülési eseteit rendeli alkalmazni a vasúttársaságok elszállásolási kötelezettség alóli mentesüléséhez, az Európai Unió Bírósága konkrétan ebben a kérdésben még nem foglalt állást. A késés, csatlakozásmulasztás és járat törlés bekövetkeztekor a fuvarozót terhelő kártérítésről viszont esetjogában⁴¹⁷ megállapította, hogy az alól nincs hely mentesülésnek, még rendkívüli körülmények fennállása miatt sem. Mivel azonban a kártérítési kötelezettség és az elszállásolási kötelezettség a Rendelet azonos fejezetében kerül szabályozásra,⁴¹⁸ mely fejezetnek a szabályairól a Bíróság megállapítja, hogy nincs lehetőség az ott foglaltak alóli mentesülésre, a Bíróság lényegében legutóbbi döntésében⁴¹⁹ burkoltan azt is kimondta, hogy a vasúttársaságoknak az elszállásolási kötelezettsége is korlátlan. Ez aggodalmas abból a szempontból, hogy olyan tág jogértelmezésnek nyit teret, és ezáltal olyan parttalan kötelezettséget eredményezhet, mint ami az Európai Unió Bíróságának ítélete nyomán a légitársaságokat terheli.⁴²⁰ Amennyiben a légifuvarozásban több éjszakás késést szenved az utas, akkor az ő ellátásáról összeghatárra tekintet nélkül kell gondoskodnia a légifuvarozónak, és még a tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan akadályok felmerülése esetén sem mentesülhet ez alól az objektív felelősség alól. Ezzel szemben az autóbusszal közlekedő és a vízi közlekedést igénybe vevő utasokat szállító fuvarozók nem kötelesek rendkívüli körülmények okozta késéskor az utasok számára szállást biztosítani, illetve más okból

⁴¹⁷ C-509/11. sz. ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Kommission és Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ügy.

⁴¹⁸ 1371/2007/EK rendelet, IV. fejezet.

⁴¹⁹ C-509/11. sz. ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Kommission és Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ügy.

⁴²⁰ C-12/11. sz. Denis McDonagh kontra Ryanair ügy.

előálló késésnél is csak meghatározott idő- és pénzügyi keretek között kell e kötelezettségüknek eleget tenniük.⁴²¹

Végül meg kell említeni azt a helyzetet, amikor a vonat késését eredményező műszaki vagy egyéb probléma nem az állomáson keletkezik, hanem a pályán, amikor az állomások között vesztegel a vonat. Ilyenkor a vasúttársaságnak az a kötelezettsége, hogy – időben és fizikai lehetőségeihez mérten – a vonaton lévő utasokat a vasútállomásra, a szolgáltatás alternatív kiindulási helyére vagy végső célállomására szállítsa. Előállhat olyan helyzet is, amikor a vasúti szolgáltatás abszolút nem folytatható tovább vasúton. Ilyen körülmények között a vasúttársaságok kötelezettsége arra vonatkozik, hogy a lehető legrövidebb időn belül alternatív személyszállítási szolgáltatást szervezzenek az utasok elszállítására.

Az igényérvényesítés és bizonyíthatóság megkönnyítése végett a Rendelet előírja, hogy a vasúttársaságoknak az utas külön kérésére a menetjegyen igazolniuk kell, hogy a vasúti szolgáltatás milyen okból – egyszerű járatkésés, csatlakozásmulasztás vagy járatkimaradás – és mennyit késett a tervezett érkezési időponthoz képest.

A vasúttársaságok segítségnyújtási kötelezettsége a felvázolt rendszeren kívül még egy további feladatkörre terjed ki. Mivel a késéssel érintett járaton fogyatékkal élő vagy a csökkent mozgásképességű személyek és az ő kísérőik is utazhatnak, az ő tájékoztatásukra és igényeire különös figyelmet kell fordítani a fuvarozóknak és a szerelvényen vagy állomáson tartózkodó személyzetüknek.

1.3.4.5. Eljárás a szolgáltatással kapcsolatos panaszok miatt

A Rendelet kötelező jelleggel előírja a vasúttársaságok számára, hogy megfelelő panaszkezelési mechanizmust⁴²² és minőségbiztosítási rendszert⁴²³ alakítsanak ki, az utasok jogainak és biztonságának védelme érdekében.

Amennyiben az utasnak kifogása van a szolgáltatással kapcsolatosan, bármely a fuvarozásban érintett vasúttársasághoz intézheti panaszát. Az a vasúti fuvarozó, aki a címzettje ennek a panasznak, köteles egy hónapon belül megválaszolni az utas által tett kifogásokat, észrevételeket. Ha a panasz benyújtásától számított egy hónapos határidő

⁴²¹ Az autóbuszos személyszállításnál ez a kötelezettség maximum két éjszaka, éjszakánként 80 EUR összeghatárig terheli a fuvarozókat, míg vízi közlekedés esetén legfeljebb három éjszakára kell szállást biztosítani, szintén 80 EUR/ éjszaka költségben megszabva a felelősség mértékét.

⁴²² 1371/2007/EK rendelet 27. cikk.

⁴²³ 1371/2007/EK rendelet 28. cikk.

nem elegendő a panasz megfelelő kivizsgálására és megválaszolására, úgy egy hónapon belül tájékoztatni kell az utast, hogy mikor számíthat a válasz megérkezésére, amely időpont kivételt nem tűrően nem lehet későbbi, mint a panasz beérkezésétől számított három hónap. Azért fontos időben behatárolni a vasúttársaságok válaszadási idejét, hogy ne mentesülhessenek amiatt a felelősség alól, mert olyan hosszú ideig nem válaszolnak az utasnak, hogy az inkább belenyugszik abba, hogy a casus nocet domino elv alapján végső soron neki kell viselnie az őt ért károkat. Az igényérvényesítést mindkét fél számára megkönnyíti ez a szabály, mert amennyiben a panasz kivizsgálása nem hoz kielégítő választ az utasnak, a jogvitát bírósági útra terelhetik. A panasz kivizsgálás rövidege viszont azzal a pozitívummal jár, hogy nem évekre visszamenőleg kell a megtörtént eseményeket bizonyítani a bíróság előtt a feleknek, hanem a történések viszonylag frissek, és még rendelkezésre állnak a tárgyi és egyéb bizonyítékok.

Annak érdekében, hogy az Európai Unió szervei és a lakosság is meggyőződhesen egy-egy vasúttársaság szervezett és jogszabályoknak megfelelő működéséről, szolgáltatásainak színvonaláról, a vasúttársaságok évente jelentést készítenek, amit saját internetes oldalainak közzé kell tenniük, valamint megküldeni az Európai Vasúti Ügynökségnek. Ezekben az éves beszámolóknak tájékoztatják az utazó közönséget a minőségi előírások és elvárások teljesítéséről, valamint arról, hogy egy év alatt összesen hány panasz érkezett be hozzájuk, azok mire vonatkoztak, mennyi időn belül kaptak választ a panaszos utasok, illetve milyen intézkedéseket tettek annak érdekében, hogy a jövőben ne legyen azonos vagy hasonló körülmények, jogsértések miatt elégedetlenség a működésük miatt.

A többi utazási terület szabályozásához képest elmondható, hogy a felvázolt rendszer kiépítése újításnak minősül, ami véleményem szerint hatékony eszközként szolgálhat a Rendeletben foglalt célok eléréséhez azáltal, hogy a nyilvánosság erejével a vasúttársaságok önkéntes jogkövetése valósul meg. Véleményem szerint ugyanis a gazdasági szférában nincs olyan tényező, amely nagyobb kikényszerítő erővel bírna, mint a nyilvánosság és a negatív reklám. Márpedig abban az esetben, ha a tudatos utasok megnézik a közzétett éves jelentéseket, és azt tapasztalják, hogy évről évre ugyanolyan jellegű panaszok érkeznek egy vasúttársaság működésével kapcsolatban, és a vasúttársaság nem hajlandó érdemben foglalkozni ezzel a problémával, akkor a jövőben a lehetőségekhez mérten más fuvarozó szolgáltatásait veszik igénybe utazásaik során. Végső soron pedig a fogyasztói tudatosság növelését is szolgálja ez a

szabályozás, hiszen a fogyasztók számára a beszámolókon keresztül lehetőséget biztosít a vasútválasztási preferenciák felállítására.

Az önszabályzó mechanizmus mellett még egy további kikényszerítő erő lehet a tagállamok által felállított végrehajtó szervek eljárása, vizsgálata, ami eredménytől függően szintén jelentős hátránnyal járhat a vasúttársaságok működésére és profittermelésére nézve.

1.3.5. Fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek speciális jogai

A fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek nem csak akkor élveznek kiemelt figyelmet a vasúti közlekedésben, ha a járatuk késik, hanem a kivételes bánásmód általában is megállapítható, mint a fuvarozókat terhelő kötelezettség. Az egyenlő és megkülönböztetés-mentes bánásmód garantálásának követelménye az egyik indok arra, hogy az Európai Unió jogalkotási joggal felruházott szervei a szabályok kialakítása során figyelembe vegyék a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyek speciális igényeit. Ahhoz, hogy ezek a személyek a többi állampolgárhoz hasonló feltételek mellett juthassanak hozzá a vasúti közlekedéshez, meg kell teremteni az ahhoz szükséges feltételeket. Azzal, hogy a Rendelet a fogyatékkal élő személyek számára a szolgáltatás hozzáférhetőségét kívánja biztosítani, az amerikai típusú védelmi felfogást erősíti.⁴²⁴ Az amerikai felfogás nem a szolgáltatás díjához kapcsolódó kedvezményekkel, hanem a megváltozott képességű személyek számára nyújtott többletszolgáltatásokkal biztosítja az utazáshoz való jog körében az esélyegyenlőséget. A magunk részéről mindenképpen egyet értünk ezzel a megközelítéssel, hiszen az ingyenes vagy kedvezményes menetjegyek valójában üres jogot adnak az esetek többségében.

Az Európai Unió az utasjogok területén kialakított egy egységes fogalom-meghatározást a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek tekintetében, aminek következtében a légit közlekedésben,⁴²⁵ az autóbuzsos közlekedésben, a vasúti és vízi közlekedésben ugyanolyan tulajdonságok alapján minősítünk valamely személyt fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességűnek. A fogalom meghatározása azért

⁴²⁴ 1990. Americans with Disabilities Act.

⁴²⁵ A légit közlekedésben külön rendelet rendelkezik a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyekről (az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól), míg a többi (időben későbbi) szabályozás esetén ezek a szabályok beemelésre kerültek az utasjogokat szabályozó rendeletek törzsszövegébe.

kiemelt jelentőségű, mert ezekkel a személyekkel szemben szerződéskötési és szállítási kötelezettség terheli a fuvarozókat, vagyis a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyeket megilleti a közlekedéshez való jog. A vasúti utasok jogait rendező 1371/2007/EK Rendeletnél érdekesség az, hogy míg a többi közlekedési szektort üzemeltető fuvarozónak lehetősége van megtagadni a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyektől a közlekedési jog érvényesítését nyomós egészségügyi vagy biztonsági kockázatokra hivatkozva, addig a vasúttársaságokat nem illeti meg ilyen jog a Rendelet alapján. A Rendeletben foglaltak szerint a vasúttársaság kizárólag a hozzáférési szabályokra hivatkozva tagadhatja meg a szállítást, amely szabályzatot a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek szervezeteinek képviselőinek aktív részvételével fogad el. Ez a vasúttársaságoknak és érdekvédelmi szervezeteknek biztosított jogkör összességében eredményezheti a szállítási kötelezettség szélesebb és tágabb értelmezését is a vasúti közlekedésben, bár véleményem szerint ez a legalkalmasabb közlekedési mód a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyeknek a helyváltoztatásra. Mivel pedig az érdekvédelmi szervezeteik is részt vesznek a tárgyalásokon, úgy gondolom, hogy végső soron itt szűkebb körben van lehetősége a vasúttársaságoknak megtagadni a szállítást. Amennyiben a helyfoglalás és szállítás megtagadására sor kerül, az utas kérésére öt munkanapon belül írásban tájékoztatja őt a fuvarozó döntésének indokairól.

Főszabály tehát a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek közlekedéshez való joga, számukra pótdíj felszámítása nélkül biztosítani kell a vonaton való helyfoglalást, menetjegy kiállítását, és a vasúti fuvarozó kötelezettsége kiterjed arra is, hogy minél hatásosabban segítse elő a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek beszállását a jármű fedélzetére.⁴²⁶

A Rendelet szabályozza azt, hogy a fuvarozóknak segíteniük kell a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyeket a szolgáltatások igénybevételében. E kötelezettség keretében a fuvarozóknak minden ésszerű intézkedést meg kell tenniük annak érdekében, hogy a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek közlekedhessenek a vasútállomásokon, fel- és leszálljanak a szerelvényre, és tudjanak helyet változtatni a vonat fedélzetén.⁴²⁷ Ezt a szolgáltatást a fuvarozó ingyenesen köteles biztosítani, azonban a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személynek lehetőség szerint értesítenie kell a vasúttársaságot 48 órával az utazás előtt

⁴²⁶ 1371/2007/EK rendelet 19. cikk (1)-(2) bekezdés.

⁴²⁷ 1371/2007/EK rendelet 21-24. cikkek.

különleges igényeiről.⁴²⁸ Megállapítható tehát, hogy a hozzáférési feltételek biztosításában egységes az Európai Unió fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű utasokra vonatkozó szabálya. Egy ponton tér el a vasúti közlekedésben a fogyatékos és csökkent mozgásképességű utasok helyzete. Míg ugyanis más közlekedési eszközt igénybe vevő fogyatékos és csökkent mozgásképességű utasoknál kiemelt jog volt a képzett vezetőhöz és szakszemélyzethez való jog, addig a vasúti utasok jogait szabályozó rendelet nem ír elő ilyen kötelezettséget a vasutat üzemeltető gazdasági társaságoknak.

Összességében megállapítható, hogy az Európai Unióban valamennyi tömegközlekedési szektorban, így a vasúti közlekedésben is megfelelő eszközökkel biztosított az, hogy a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek speciális körülményeik ellenére részt tudjanak venni a tömegközlekedésben.

1.4. Összegzés

Az 1371/2007/EK Rendelet 2008. október 23-án lépett hatályba. Alkalmazása óta összesen kétféle olyan jogvita keletkezett, melyben az Európai Unió Bíróságának előzetes döntéshozatalát kellett kérni annak érdekében, hogy valamely nemzeti bíróság előtt fekvő ügy miatt értelmezze a Rendelet szabályait. Ez a mutató egyrészt jeltheti azt, hogy a Rendelet megfelelően biztosítja a vasúti szolgáltatásokat igénybe vevő utasok jogait, másrészt, hogy az önkéntes jogkövetés, vagy a jogviták békés rendezése megfelelően működik.

Az első olyan ügyet, amelyben az Európai Unió Bíróságának lehetősége volt a Rendelet szabályait értelmezni, két vasúttársaság⁴²⁹ közötti jogvita jelentette. A Bíróságnak arról kellett állást foglalnia, hogy az átjárhatóság és bizonyos útvonalak együttes működtetése esetén kell-e az egyik vasúttársaságnak a másikat tájékoztatni arról, ha szolgáltatása teljesítése közben késés várható. Az Európai Unió Bírósága arra az álláspontra helyezkedett, hogy az utas jogainak védelme érdekében is, együtt kell működnie a vasúttársaságoknak, és tájékoztatni egymást a várható késedelemről, ezáltal az utasokat is informálni a kialakult helyzetről.

⁴²⁸ 1371/2007/EK rendelet 24. cikk.

⁴²⁹ C-136/11. sz. Westbahn Management GmbH kontra ÖBB-Infrastruktur AG ügy.

A második ügyben a késés, csatlakozásmulasztás és járatörlés miatti felelősség természetéről, a mentesülési lehetőségekről kellett a Bíróságnak állást foglalnia.⁴³⁰ A Bíróság a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény és a Rendelet vonatkozó szabályainak, céljának és meghozatalának indokainak értelmezése útján arra a következtetésre jutott, hogy – a Rendeletben foglaltakkal ellentétben – nem lehet a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményben alkalmazott, objektív felelősség alóli mentesülési okokra hivatkozni azokban az esetekben, ha a vasúti fuvarozó járata késik. Mindezek alapján pedig a Rendeletben foglalt felelősség vis maior bekövetkezésekor is terheli a vasúttársaságot, az alól nincs helye mentesülésnek.

Összességében megállapítható az a Rendelettről, hogy mindezidáig helyesen megjelölt célok alapján hatékonyan szolgálja az utasok védelemét. A Bíróság legújabb döntése azonban a vasúttársaságok késés, járatkimaradás és csatlakozásmulasztás bekövetkezése miatti objektív felelősség tovább szigorítja, lényegében kimondja a fuvarozók helytállási kötelezettségét minden körülményért. Ez a megállapítása a Bíróságnak azt a következményt is magával hozza, hogy amennyiben a késés, csatlakozásmulasztás vagy járatörlés esetén az utasok éjszakai elszállásáért és ellátásáért való felelősségét állapítják meg a vasúttársaságoknak, akkor az ugyanolyan határok nélküli lesz, mint a légitársaságok ellátásért való felelőssége.⁴³¹

A Rendelet pozitívuma véleményem szerint az, hogy nem a távolság függvényében határozza meg a kártérítés mértékét, hanem az időtényező alapján az a döntő, hogy mennyivel később érte el az utas végállomását.

Az utasok jogai vasúti balesetek megtörténtét követően is megfelelően biztosítva vannak, bár látható az a tendencia, hogy a többi utasjoghoz – így a légitözlekedésben, a tengeri és belvízi közlekedésben, valamint az autóbuszos közlekedésben az utasokat megillető jogokhoz – képest összességében itt a legalacsonyabb a vasúttársaságot terhelő kártérítési felelősség. Amennyiben az utast nem személyében éri kár, vagyis a tárgyakban, poggyászokban keletkezett károk esetén ebben a szektorban található a legszerteágazóbb szabályozás. A poggyász típusától és a káreseménytől függ a kártérítés összeghatára.

A Rendelet szabályainak megalkotásakor kellő figyelmet szenteltek azoknak az utasoknak a helyzetére is, akik fogyatékoságuk vagy csökkent mozgásképességük

⁴³⁰ C-509/11. sz. ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Kommission és Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ügy.

⁴³¹ C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair ügy.

miatt más polgároktól eltérő feltételek biztosítása mellett tudják csak igénybe venni a vasúti szolgáltatásokat.

Mindezek fényében úgy vélem, hogy ezen a területen is a légiutasok jogainál tapasztalt irányba mozdult el a Bíróság. Az eredetileg objektív felelősség helyett lényegében kimentési lehetőség nélküli helytállási kötelezettség terheli a vasúti fuvarozókat késés, csatlakozásmulasztás és járatörlés alkalmával.

Összességében az uniós szabályozás kielégítően biztosítja az utasok jogait, és a vasúti közlekedésben részt vevő mind a két félnek figyelembe veszi valamilyen szinten az érdekeit.

2. A tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogai

2.1. A szabályozás célkitűzései

Az Európai Unió elkötelezett amellett, hogy valamennyi személyszállítást végző közlekedési ágazatban magas szintű védelmet nyújtson az utasoknak, figyelembe véve azonban a különböző ágazatokban rejlő sajátosságokat. A célok megvalósítása érdekében megalkotásra kerülő jogszabályoknak ezért biztosítania kell az utasok megfelelő védelmét, az általános fogyasztóvédelmi követelményeknek való megfelelést, valamint azt is, hogy a belső piacon a gazdasági szereplők összehangolt feltételek mellett tudjanak működni.

A célok elérése okán a légiközlekedésben részt vevő, valamint a vasúti szolgáltatásokat igénybe vevő utasok jogai után az Európai Parlament és a Tanács 1177/2010/EU Rendeletében⁴³² lefektetésre kerültek a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogai is. Ebben a Rendeletben kifejtésre kerülnek azok a minimális feltételek, amelyeket a szállító köteles nyújtani az utasoknak, azonban a Rendelet szabályai lehetőséget adnak a pozitív eltérésre. Amennyiben tehát a szállító a Rendeletben meghatározott kedvezményeknél és jogoknál kedvezőbb elbírálásban szeretné részesíteni az utasait, akkor ezt általános szerződési feltételeiben megteheti.

A Rendelet Preambulumában a jogalkotó kiemeli azonban azt is, hogy az kizárólag a szállítók és utasok közötti kapcsolatokra terjed ki, a vállalkozó szállítók egymás közötti áruszállításra irányuló kereskedelmi kapcsolataiba nem kíván beavatkozni. A vállalkozások egymás közötti viszonyaiba nincs joga a jogalkotónak beavatkozni, és nem is fűződik ahhoz érdeke.⁴³³

A személyszállítás a fogyasztóvédelmi célok megvalósításán túl azért is fontos területe az uniós jogalkotásnak, mert az Európai Unió szorgalmazza a tagállamok között és azok területén belül is a tömegközlekedés használatát, kombinált menetjegyek alkalmazását, vagyis a közlekedési módok közötti átjárhatóságot.

A különböző tömegközlekedési módok igénybevétele és tagállamokon belüli és közötti használatának elősegítése érdekében lefektetésre került azok a szabályok, amelyek az utasokkal szembeni bánásmódra, az utasok közvetlen vagy közvetett

⁴³² Az Európai Parlament és a Tanács 1177/2010/EU rendelete (2010. november 24.) a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról.

⁴³³ BERLINGIERI, Francesco: *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, Uniform Law Review, 2003/1-2. 266.

megkülönböztetésének tilalmára vonatkoznak. Ebben a körben a Rendelet nem kizárólag a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképeségű személyeket részesíti védelemben a szolgáltatás igénybevétele során, hanem valamennyi uniós polgárt akkor, amikor előírja, hogy az egyes szállítók nem alkalmazhatnak az állampolgárságra hivatkozva eltérő szállítási feltételeket. A szállítási feltételek közül kiemelt fontossággal bírnak a díjtételekre vonatkozó kikötések és a szociális kedvezmények. A Rendelet előírja azt, hogy az uniós szállító saját országában az állampolgárainak nyújtott szociális kedvezményekben kell, hogy részesítse a többi tagállam olyan állampolgárait, akik igénybe veszik szolgáltatásait.⁴³⁴

A gyengébb fél védelme érdekében kialakított szabályoknak egy másik fontos rendelkezése, hogy a szállítók szabályzataikban és általános szerződési feltételeikben érvényesen nem zárhatják ki és nem korlátozhatják felelősségüket.⁴³⁵ A kötelezettség elősegítése érdekében a Bizottság összefoglalót készít a Rendeletéről, amit a tájékoztatási kötelezettségük teljesítéséhez a szállítók használhatnak.⁴³⁶

2.2. A Rendelet hatálya

Az 1177/2010/EU Rendelet szabályai a vízi közlekedést igénybe vevő utasoknak széleskörű védelmet nyújtanak. Ezek a szabályok kiterjednek az utasokkal szembeni megkülönböztetés-mentes szerződési feltételek alkalmazására, a fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképeségű személyekre vonatkozó speciális bánásmódra, a szállítók felelősségének meghatározására, valamint a panaszkezelés és végrehajtás esetén követendő eljárásra.

A Rendelet hatálya azokra az utasokra terjed ki, akik tengeri vagy belvízi személyszállító hajókat vesznek igénybe utazásukhoz, és az indulási kikötő az Európai Unió valamely tagállamának területén található vagy harmadik állam területén található, de az Európai Unió tagállamainak kikötőibe közlekedik, és a járatot uniós szállító üzemelteti.⁴³⁷ A Rendelet értelmében uniós szállítónak minősül az a szállító, aki valamely tagállam területén rendelkezik székhellyel, illetve aki valamely tagállam területén elhelyezkedő kikötőből indít vagy oda üzemeltet személyszállító járatokat.⁴³⁸

Az „uniós szállító” kifejezést tehát a lehető legtágabban kell értelmezni, anélkül

⁴³⁴ 1177/2010/EU rendelet 4. cikk (1)-(2) bekezdés.

⁴³⁵ 1177/2010/EU rendelet 6. cikk.

⁴³⁶ 1177/2010/EU rendelet 23. cikk (2) bekezdés.

⁴³⁷ 1177/2010/EU rendelet 2. cikk (1) bekezdés a) és b) pontok.

⁴³⁸ 1177/2010/EU rendelet 3. cikk e) pont.

azonban, hogy az érintene más uniós jogi aktusokat A Rendelet szabályozásának indoka az a Preambulumban megjelölt célt, hogy az utasok védelmének nemcsak a tagállami területen lévő kikötők közötti személyszállító járatokra kell kiterjednie, hanem a tagállami és a nem tagállami területen található kikötők közötti közlekedésre is.

A Rendelet meghatároz egy olyan utascsoportot, akire csak korlátozásokkal lehet alkalmazni a rendelet szabályait. A szállítók felelősségére vonatkozó részletszabályok közül nem alkalmazható a választás joga, a kártérítéshez való jog és bizonyos tájékoztatáshoz való jog azokra az utasokra, akik valamely tagállami kikötőben szállnak fel a járatra, de kizárólag üdülési célokat szolgál az út. Őket ennél fogva nem illeti meg az a jog, hogy amennyiben a járat késik, vagy törlik azt, a csatlakozó járatokról és lehetőségekről információt kapjanak. Nem illeti meg őket a választás joga a járat késésekor vagy járatotrléskor a többi utast megillető átfoglalás és a menetjegy árának visszatérítése opciók között, valamint nem kaphatnak a jegy árához viszonyított és a végállomás késedelmes elérése miatt kártérítést. Üdülési célú hajóútnak pedig az a tengeri vagy belvízi hajóút tekinthető, ahol a szállítási szolgáltatás kizárólag üdülési vagy szabadidős célt szolgál, és a szállító két éjszakát meghaladó tartózkodást, éjszakai szállást és más kiegészítő szolgáltatást is biztosít az utasoknak.⁴³⁹ Furcsának tűnhet, hogy miért nem élveznek azonos szintű védelmet, mint a más célú közlekedők, azonban az üdülési hajóút definíciójából az következik, hogy egy utazási csomag része a hajóút. Ilyen esetekben pedig a már korábban tárgyalt szabályok alapján, elsődlegesen az utazási vállalkozó tartozik objektív felelősséggel.

A Rendelet négy olyan esetkört is nevesít, amikor a vízi személyszállításra egyáltalán nem alkalmazhatóak szabályai. Az első ilyen ok a szállítható utasok alacsony száma. Ha egy hajó a működési engedélye alapján egyszerre legfeljebb 12 személy szállítására alkalmas, akkor nem terhelik a Rendeletben foglalt kötelezettségek a hajót üzemeltető szállítókat.⁴⁴⁰ A második indok, aminek fennállása esetén nem kell a szállítónak a Rendeletben foglalt jogokat biztosítania, ha a hajót üzemeltető személyzet maximum három főből áll, illetve ha egy irányban az 500 métert nem haladja meg a szolgáltatás mennyisége.⁴⁴¹ Véleményem szerint utóbbi feltétel az esetek csak kevés százalékában eredményezi a Rendelet szabályainak alkalmazása alóli mentességet,⁴⁴² míg a

⁴³⁹ 1177/2010/EU rendelet 3. cikk t) pont.

⁴⁴⁰ 1177/2010/EU rendelet 2. cikk (2) bekezdés a) pont.

⁴⁴¹ 1177/2010/EU rendelet 2. cikk (2) bekezdés b) pont.

⁴⁴² Az egy irányban megszabott 500 méteres távot már egy Szántódrev és Tihany között közlekedő komp is meghaladja, hiszen a két helyiség közötti távolság 1,5 kilométer.

személyzetre vonatkozó korlát gyakrabban fordul elő.⁴⁴³ A harmadik esetkör, amikor a Rendeletben biztosított jogok nem vonatkoznak a szállított utasokra abban az esetben fordult elő, ha kiránduló és városnéző hajóutakra váltanak jegyet az utasok.^{444,445} Az utolsó ok, amikor nem részesülhetnek az utasok a Rendeletben foglalt előnyökben az a hajó technikai fejlettségére mutat. Nem alkalmazható ugyanis a Rendelet a nem gépi hajtású hajókon⁴⁴⁶ és azokon a legfeljebb 36 fő szállítására engedéllyel rendelkező hajókon, amelyeket 1965 előtt építettek, vagyis eredeti történelmi személyszállító hajónak minősülnek, és az ilyen hajók eredeti anyagokból készül egyedi másolatain.⁴⁴⁷

2.2.1. Mentés a rendelet szabályainak alkalmazása alól

Az 1177/2010/EU rendelet szabályai 2012. december 18-án léptek hatályba, és ettől az időponttól kezdve kell alkalmazni azokat a tengeri és belvízi közlekedésben. Amennyiben azonban a tagállamok úgy ítélik meg, az első két éves időtartamra mentesíthetik a Rendelet szabályainak alkalmazási kötelezettsége alól a kevesebb, mint bruttó 300 tonna ürtartalmú, a belvízi közlekedésben üzemeltetett tengerjáró hajókat. Ez a kedvezmény azonban kizárólag akkor illeti meg ezen tengerjáró hajókat, amennyiben a lajstromozásuk alapján irányadó nemzeti szabályok legalább olyan védelmi szintet biztosítanak az utasoknak mint, amit a 1177/2010/EU rendelet előír.

Létezik még egy olyan csoportja a szállítóknak, akik időkorlát nélkül mentesíthetőek a Rendeletben előírt kötelezettségek alól. Ez azokra a vízi szállítókra vonatkozik, amelyek közszolgáltatási kötelezettségek vagy közszolgáltatási szerződések által szabályozott szolgáltatást végeznek, és – konjunktív feltételként teljesül, hogy – az utasoknak a nemzeti szabályok által biztosított jogok legalább olyan védelmet nyújtanak, mint az 1177/2010/EU rendelet.

⁴⁴³ Az előző lábjegyzetben foglalt személyszállító járat a távolság alapján a rendelet hatálya alá tartozik, de amennyiben maximum háromfős személyzet működteti a kompot, akkor már nem terjed ki rá a rendelet hatálya.

⁴⁴⁴ 1177/2010/EU rendelet 2. cikk (2) bekezdés c) pont.

⁴⁴⁵ Fontos itt hangsúlyozni, hogy nem üdülési célú hajóutakról van szó. Ilyenre példaként hozhatók a balatoni kirándulóhajók, a budapesti, párizsi és más európai városban működtetett városnéző hajóutak.

⁴⁴⁶ Itt véleményem szerint azért sem alkalmazhatóak a rendelet szabályai, mert míg a gépi erővel működtetett hajó veszélyes üzemnek minősül, ahol fokozott, felröhátóságtól független felelősség terheli az üzemeltetőket, addig a nem gépi erővel működtetett hajó nem minősül veszélyes üzemnek, és az általa okozott károk nagyságrendileg nem közelítik meg a gépi erővel hajtott szállítóeszköz által okozható károkat.

⁴⁴⁷ 1177/2010/EU rendelet 2. cikk (2) bekezdés d) pont.

2.3. A tengeri és belvízi szállítókat terhelő felelősség

A Rendelet kizárólag a személyszállító vízi járatok törléséből és késéséből eredő károk rendezésével foglalkozik, míg a balesetek miatt a személyek életében és testi épségében bekövetkező károk következtében⁴⁴⁸ a szállítókat terhelő felelősségről nemzetközi szinten az Athéni Egyezmény,⁴⁴⁹ uniós szinten az Európai Parlament és a Tanács 392/2009/EK Rendelete⁴⁵⁰ rendelkezik. Az Európai Unió csatlakozott az Athéni Egyezményhez, így az 1177/2010/EU Rendelet szabályainak megalkotásakor az Athéni Egyezményben szabályozott – és a 392/2009/EK Rendeletbe átemelt – tárgyakat nem érintette.⁴⁵¹ Megállapítható az, hogy a Rendelet az Athéni Egyezményben szereplő fogalmak egy részét átveszi, ami az igényérvényesítést megkönnyíti.⁴⁵²

Annak ellenére, hogy az utasok személyében és poggyászában bekövetkező károk megtérítésére vonatkozó szabályok külön jogszabályokban kerülnek lefektetésre, az 1177/2010/EK Rendelet a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyeknél szabályozási tárgykörébe vonja az ilyen személyek mozgását segítő eszközökben és egyéb különleges felszerelésükben keletkezett károkért való felelősséget. Ha ezek a felszerelések megsemmisülnek vagy megrongálódnak, vélelmezni kell, hogy a kárt a szállító vagy terminálüzemeltető szándékos vagy gondatlan magatartása okozta, és azért felelősséggel tartozik. Ez azt is jelenti, hogy ilyen esetben a szállítónak vagy a terminálüzemeltetőnek kell azt bizonyítania, hogy magatartása nem volt sem szándékos, sem gondatlan. A kártérítési összeg ezeknek az eszközöknek a vonatkozásában behatárolt. A szállító vagy terminálüzemeltető az eszköz új állapotban történő pótlására vagy javítási költségének megtérítésére köteles. A 392/2009/EK Rendelet az Athéni Egyezmény nyomán ugyanezt a szabályt alkalmazza, közöttük csupán a hatály tér el. Azokban az esetekben, amikor a 392/2009/EK Rendelet szabályai alkalmazandók, nincs

⁴⁴⁸ PORTER, Louisa S. – VISCONTI, Denise M.: *Maritime Law and Aviation Torts*, The Federal Lawyer, November/December 2002. 26-30.

⁴⁴⁹ A tengeri utas és poggyászsállításról szóló 1974. évi Athéni Egyezmény és annak 2002. évi Athéni Kiegészítő jegyzőkönyve

⁴⁵⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 392/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről.

⁴⁵¹ Az Athéni Egyezmény szabályainak Európai Unió kívüli érvényesüléséről és az Amerikai Egyesült Államok nemzeti jogról lásd bővebben: PUCCIARELLI, Melissa: *Compensation Victims of Aviation Disasters: Establishing Uniform and Equitable Remedies for Accidents over Water*, Fordham International Law Journal, 2000-2001. 889-939.

⁴⁵² Megegyezik többek között a személyszállítási szerződés, a szállító, a teljesítő szállító, a hajózási káresemény fogalma.

helye az ilyen eszközökben keletkezett kár megtérítését a 1177/2010/EU Rendelet alapján követelni.⁴⁵³

2.3.1. A tengeri vagy belvízi személyszállító jármű késedelme és törlése

Amennyiben a szállító megalapozottan számíthat arra, hogy járatát törölni kényszerül vagy a tervezett indulási időt figyelembe véve járata legalább 90 perces késedelmet szenved, köteles gondoskodni az utasokról, felajánlani számukra a menetjegy árának visszatérítése és az átfoglalás közötti választási lehetőséget, valamint a szállítónak kártérítési kötelezettsége is keletkezik.

Ha tudomására jut a szállítónak, hogy járatát törölni kell, illetve az késni fog, akkor a legelső kötelezettsége, hogy a menetrend szerint tervezett indulási időt követően a lehető leghamarabb, de legkésőbb harminc percen belül tájékoztassa utasait a kialakult helyzetről és az indulás várható időpontjáról. Amennyiben az utas a késés miatt lekési a csatlakozó járatát, a szállítót terhelő tájékoztatási kötelezettség kiterjed arra is, hogy az utas számára információt szolgáltatson az alternatív csatlakozó járatokról.⁴⁵⁴

2.3.2. Az utasok ellátása

Személyszállító és üdülési célú járat törlésekor és késésekor a szállítónak segítségnyújtást kell felajánlani az utasoknak. A kötelezettség tartalmát tekintve arra irányul, hogy a szállítónak a várakozás idejével ésszerű arányban álló kísétkézésről, étkezésről és frissítőkről kell gondoskodnia, méghozzá ingyenesen. A kötelezettség teljesítésének további feltétele, hogy a szállító rendelkezésére állnak ezek az élelmiszerek, illetve ésszerű keretek között be tudja azt szerezni.

Amennyiben a járat késése vagy törlése egy vagy több éjszakás várakozást eredményez, úgy a szállítónak kötelezettsége szállást és a terminál és a szállás közötti szállítást biztosítani az utasoknak. Nagyon fontos szabály azonban, hogy a légiutasok jogaitól eltérően az 1177/2010/EU Rendelet meghatározza azt, hogy a szállító legfeljebb három éjszakára köteles szállást biztosítani az utasnak, és éjszakánként és utasonként legfeljebb 80 EUR költséget kell megtérítenie.⁴⁵⁵ A Rendelet Preambuluma emlékeztet azonban a helyzet sajátosságaiból eredő tényezőkre. Emiatt az utasok megfelelő

⁴⁵³ 1177/2010/EU rendelet 15. cikk (1)-(4) bekezdés, valamint 392/2009/EK rendelet 4. cikk.

⁴⁵⁴ 1177/2010/EU rendelet 16. cikk (1)-(3) bekezdés.

⁴⁵⁵ 1177/2010/EU rendelet 17. cikk (2) bekezdés.

elszállásolása nem feltétlenül jelent szállodai szállást, hanem lehet az bármely más megfelelő szállás, amely a sajátos körülményektől, az utasok járműveitől és a hajó jellemzőitől függően a szállító rendelkezésre áll (például a hajó éjszakai szállásra alkalmas kabinjai). Indokolt esetben lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a szállító a polgári hatóságokkal együttműködjön a probléma megoldása során, és a rendelkezésre álló létesítményeket megfelelően használni tudja.

A Rendelet mentesíti a fenti kötelezettség alól a szállítókat, ha a késés vagy a törlés a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető időjárási körülmények miatt következik be.⁴⁵⁶ Véleményem szerint a Rendeletnek ez a szabálya mindenképpen méltányos a szállítókra nézve, hiszen az időjárási körülmények okozta nehézségekre nem lehet előre felkészülni, és az emberi erővel elháríthatatlan, az üzem működési körén kívül eső akadálynak minősül. Márpedig ilyen helyzetben méltánytalan és aránytalan lenne, ha ezeket a költségeket is a szállítóra hárítanánk.

2.3.3. Az utasok választáshoz való joga

Kilencven perccel meghaladó késés vagy a járat törlése esetén a szállító köteles felajánlani az utasnak a menetjegy árának visszatérítése és az átfoglalás közötti választási lehetőséget. Amennyiben az utas az átfoglalást választja, akkor a szállító a célállomásra közlekedő, az eredeti személyszállítási szerződésben foglalt feltételekkel megegyező vagy hasonló feltételekkel közlekedő legkorábbi járatra való átfoglalást nyújt, kezelési költségek és díjak felszámítása nélkül. Ha a menetjegy árának visszatérítését kéri az utas, úgy megilleti az a jog is, hogy a szállítótól kérje díjmentes visszaszállítását a kiindulási helyre. A menetjegy árának azt a részét kell visszatéríteni, amit az út még meg nem tett szakaszára fizetett az utas, illetve a teljes árat kell akkor megtéríteni az utasnak, ha az eredeti útitervet figyelembe véve feleslegessé vált az utazás.

A Rendelet határidőt szab a menetjegy árának az utas részére történő visszafizetésére, amit hét napban határoz meg. A Rendelet kitér arra is, hogy a visszatérítési kötelezettség teljesíthető készpénzben történő kifizetéssel, átutalással, banki megbízással, csekkkel, vagy ha az utas ahhoz kifejezetten hozzájárul és rugalmasak a feltételek, a szolgáltatónál beváltható kupon formájában.⁴⁵⁷ Ez a hétnapos visszafizetési

⁴⁵⁶ 1177/2010/EU rendelet 20. cikk (3) bekezdés.

⁴⁵⁷ 1177/2010/EU rendelet 18. cikk (1)-(3) bekezdés.

idő a legrövidebb a többi közlekedési mód igénybevétele esetén meghatározott visszatérítési időhöz képest, ami nehezen indokolható. Véleményem szerint talán az állhat a szabályozás mögött, hogy a vízi közlekedés bonyolítja a legkisebb forgalmat, és Európán belül a vízi útvonalak kis száma miatt nem egy gyakori személyszállítási mód, így az utasok alacsony száma következtében rövidebb adminisztrációs idő mellett teljesíthető ez a kötelezettség.

2.3.4. Kártérítéshez való jog a járat törlése és késése esetén

Ha a szállító által üzemeltetett járatot törlik, vagy az késik, amellet, hogy továbbra is megilleti az utast az utazáshoz és a végállomásának eléréséhez való jog, kártérítési kötelezettsége⁴⁵⁸ keletkezik a szállítónak. A kártérítés összegét a menetjegy árának bizonyos százalékában határozza meg a Rendelet. Így amennyiben egy legfeljebb négyórás útról van szó, és a késés mértéke az egy óra terjedelmet meghaladja, a vonatkozó útszakaszra szóló menetjegy⁴⁵⁹ árának minimum 25%-a illeti meg az utast. Azonos a kártérítés mértéke, ha egy több mint négyórás, de kevesebb, mint nyolcórás útnál a két órát meghaladja a szállító késedelve; ha egy nyolc és huszonnégy óra közötti útról beszélünk, és a késés meghaladja a három órát, illetve ha egy menetrend szerint több mint huszonnégy órás út alkalmával következik be legalább hat órás késés. Amennyiben pedig a fenti úthosszokhoz viszonyítva a késés mértéke meghaladja az ott írt késések kétszeresét, akkor a menetjegy árának 50%-a követelhető a szállítótól kártérítés formájában.

A vízi szállítókat terhelő felelősségről megállapítható, hogy enyhébb, mint a légi közlekedésben a légitársaságok felelőssége. Egyrészt a kártérítés mértéke eltérő, hiszen míg a vízi közlekedésben a jegyár 25 vagy 50%-át teheti ki a kártérítésként kifizetett összeg, addig a légi közlekedésben a kártérítés mértéke a jegyárak többszörösét jelenheti. Másodsorban bár mind a két esetben objektív felelősséggel állunk szemben, de a légitársaságok mentesülési lehetősége erősen korlátozva van az Európai Unió Bírósága által megteremtett precedensjog miatt.

Azok az utasok, akik utazási igazolvánnyal vagy bérlettel rendelkeznek, és ezek érvényességi ideje alatt a szállító által üzemeltetett jármű többször is késést szenvedett

⁴⁵⁸ 1177/2010/EU rendelet 19. cikk.

⁴⁵⁹ Ha az odaút és a visszaút egyetlen foglalás tárgyát képezi, akkor is csak a késéssel érintett útszakaszt kell figyelembe venni, és az arra eső menetjegyjárat, ami a teljes menetjegy árának a felét jelenti. 1177/2010/EU rendelet 19. cikk (4) bekezdés.

el, a szállítók üzletszabályzatai alapján, az ott meghatározott számítás szerint jogosultak kártérítésre.

A fentebb részletezett, a járatkésés és törlés miatti kártérítési összegeket egy hónapon belül kötelesek kifizetni. Léteznek azonban mentesülési okok, amelyeket bizonyítva nem kell megfizetnie a szállítóknak a kártérítési összegeket.

A szállítókat objektív felelősség terheli a járatok késésekor és törlésekor az utasokkal szemben. Ez azt jelenti, hogy rendkívüli körülményekre hivatkozva tud csak mentesülni a szállító, vagyis csak olyan események bekövetkezése esetén nem terheli felelősség, amikor a kárt olyan elháríthatatlan erőhatalom okozta, amit minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, és kívül esik a szállító rendes tevékenységi és befolyási körén, valamint veszélyezteti a hajó biztonságos működését. A Rendelet Preambulumában példálózó jelleggel felsorol néhány olyan időjárási körülményt, amikor nem lehet biztonságosan üzemeltetni a hajót, így erős szél, viharos tenger, erős áramlás, a hajózást megakadályozó vagy megnehezítő jégviszonyok, hurrikánok, tornádók, áradások, illetve a rendkívül alacsony vagy magas vízszint eseteiben.

Nem kizárólag az időjárási körülmények minősülhetnek rendkívüli körülményeknek. A Rendelet Preambuluma exemplifikatívan felsorol még olyan helyzeteket, amelyek a szállító felelősség alóli mentesülését eredményezhetik. Ilyen eseménynek minősülnek a tűzvész és földrengés (természeti katasztrófák); terrortámadások, háborúk, fegyveres konfliktusok, felkelések, katonai elkobzások,⁴⁶⁰ munkaügyi viták; beteg, sérült vagy elhunyt személy partra szállítása; tengeri vagy belvízi keresési és mentési műveletek; környezetvédelmi intézkedések; a forgalomirányító szervek vagy a kikötői hatóságok által hozott határozatok vagy az illetékes hatóságok által a közrendre és a közbiztonságra tekintettel; valamint a sürgős szállítási igényeknek való megfelelés céljából hozott határozatok. A Preambulumban meghatározott okok közül a munkaügyi viták fogalmat nem találok elég konkrétnek. Mit kell ezalatt a fogalom alatt érteni? A munkabeszüntetés egyes módjait, mint a sztrájk, a bojkott vagy a lockout? Véleményem szerint itt ezekről van szó, de a későbbi jogalkalmazási problémák elkerülése érdekében érdemes lenne ezt bővebben kifejteni. A felsorolás – ellentétben a légiutasok jogairól rendelkező 261/2004/EK Rendelettel – valóban azt a látszatot kelti, hogy példálózó jellegű felsorolásról van szó, azonban annak megítélése, hogy az Európai Unió Bírósága hogyan értelmezi ezeket az okokat még várat magára, tekintettel arra a tényre, hogy az

⁴⁶⁰ A légiutasok jogairól szóló rendelet alapján ezt összefoglalóan bizonytalan politikai helyzetnek nevezném.

1177/2010/EU rendelet 2012. december 18-án lépett hatályba. A gyengébb fél, az utas védelme érdekében a bizonyítási teher minden esetben a szállítókon nyugszik.

Létezik még egy nem rendkívüli esemény, amikor a szállító mentesülni tud a kártérítési kötelezettsége alól. Abban az esetben, ha az utasnak fizetendő kártérítés mértéke nem haladja meg a 6 EUR-t, akkor azt nem kell megfizetnie a szállítónak. Véleményem szerint a Rendelet e szabálya azzal magyarázható, hogy a kár összegével nem állnak arányban a szállítót terhelő kötelezettség teljesítésével és adminisztrációjával együtt járó költségek.

2.3.5. Tájékoztatáshoz és panasztételhez való jog

A tájékoztatáshoz⁴⁶¹ és a panasztételhez való jog⁴⁶² valamennyi olyan utast megillet, akik a tagállamok területén belül vagy a tagállamok és harmadik országok kikötői között a vízi személyszállítást igénybe veszik, és nem tartoznak a Rendelet hatálya alól kivett utaskörbe.⁴⁶³ Ez alapján mindenki számára hozzáférhető módon kell tájékoztatnia a szállítónak az utasokat az utazás részleteiről és a szállító szerződési feltételeiről, valamint az Európai Unió által az utasoknak biztosított jogokról és kikényszerítésük módjáról. Külön kitér a Rendelet a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek felé fennálló tájékoztatási kötelezettségre. Az ilyen személyek igényeire tekintettel alkalmazni kell olyan tájékoztatási módokat, mint elektronikus formátum, Braille-írás, hangfelvétel használata.

A Rendelet rögzíti a szállítók azon kötelezettségét, hogy panaszkezelő mechanizmust alakítsanak ki és tartsanak fenn. Az utas a szállítás megkezdésétől vagy a szállító szolgáltatásainak igénybevétele után számított két hónapon belül élhet panasszal. A szállítónak kötelezettsége, hogy tájékoztassa az utast a panasz kézhezvételétől számított egy hónapon belül a panaszkezelés fázisáról, és legfeljebb két hónapon belül véglegesen bírálja el a panaszt.

Amennyiben a panasztétel nem vezetett eredményre, az utast megilleti a jog, hogy a tagállamok által létrehozott független nemzeti szervek előtt érvényesítse igényét. A Rendelet ezért kötelezi a tagállamokat, hogy kijelöljék azokat a független szerveket,

⁴⁶¹ 1177/2010/EU rendelet 22. és 23. cikkek.

⁴⁶² 1177/2010/EU rendelet 24. cikk.

⁴⁶³ A tájékoztatáshoz való jog nem kizárólag az Európai Unió területén belül bír kiemelt jelentőséggel, hanem például az Amerikai Egyesült Államok joghatósága alá tartozó területeken is. PORTER, Sharnelle Samuel: *Passenger Protections will not sink the Cruise-ship Industry*, Thomas M. Cooley Law Review, 2006. 619.

amelyek a Rendelet végrehajtásáért és a benne foglalt jogok érvényre juttatásáért felelősek.⁴⁶⁴ A Rendelet Preambulumában utal az alkalmazandó jogra. Ez alapján az utasnak – figyelembe véve a tagállamok által a panaszok benyújtására kialakított eljárások rendszerét –, lehetőség szerint a beszállási kikötő helye szerinti tagállam végrehajtásért felelős szerveihez kell fordulnia panasz elintézése miatt, míg olyan járatok szolgáltatásainak igénybevételénél, amelyek harmadik országbeli személyszállító járatok, a kiszállás szerinti kikötő helye szerinti tagállam szerveinél lehet igényt érvényesíteni.⁴⁶⁵

2.4. Fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek helyzete a vízi közlekedésben

A többi szektorra elfogadott szabályozáshoz hasonlóan a tengeri és belvízi közlekedésben részt vevő fogyatékossgal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek kiemelt figyelmet élveznek,⁴⁶⁶ hiszen a többi állampolgárhoz hasonlóan számukra is biztosítani kell az utazáshoz való jogot, a tengeri és belvízi közlekedést végző szállítók személyszállítási szolgáltatásainak és az üdülési célú hajóúttjainak az igénybevételénél. Tilos a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű utasok megkülönböztetése ezen az alapon, és kizárólag akkor tagadható meg tőlük a beszállás és a szállítás, ha annak indoka a Rendeletben foglalt, hatóságok által megállapított biztonsági okokon alapul.

A fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyeket megilleti a segítségnyújtáshoz való jog, tehát amennyiben érvényes személyszállítási szerződés van a felek között érvényben, a kikötőkben és a személyszállító hajók fedélzetén kötelessége a személyzetnek ezen utasok helyváltoztatásának, be- és kiszállásának segítése. A szállító a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyeket megillető többletszolgáltatásokat külön díjtételek felszámítása nélkül, ingyenesen köteles biztosítani.

Tengeri és belvízi közlekedésben és üdülési célú hajóút során tehát pótdíj felszámítása nélkül biztosítani kell a fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképességű

⁴⁶⁴ 1177/2010/EU rendelet V. fejezet (25-28. cikkek).

⁴⁶⁵ 1177/2010/EU rendelet Preambulum (23) bekezdés.

⁴⁶⁶ Ez a megállapítás különösen igaz az Amerikai Egyesült Államokra, ahol külön törvény rendelkezik a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyeket megillető jogokról. A tengeri hajózásban jogaikról lásd bővebben: DICKERSON, Thomas A.: *The Cruise Passenger's Rights and Remedies*, International Travel Law Journal, 2007. 27-34.

személyeknek a helyfoglalást, menetjegy kiállítását, és a szállítónak segítséget kell nyújtania az ilyen személyek járműre történő beszállásakor.⁴⁶⁷ Kivételt jelent⁴⁶⁸ azonban a szabályozás alól, és erre hivatkozva megtagadható ezen személyek szállítása, ha az a nemzetközi, uniós vagy nemzeti jogban előírt biztonsági követelményeknek vagy hatáskörrel rendelkező hatóságok által meghatározott egészségügyi és biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében szükséges; továbbá ha a szállítási feltételek – úgy mint, személyhajó és a kikötői infrastruktúra kialakítása – okán e személyek biztonságos ki- és beszállítása, szállítása nem kivitelezhető.

Amennyiben biztonsági okból megtagadja a szállító a fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személy szállítását, illetve amennyiben kísérővel utazik, kettőjük szállítását, akkor a szállítónak minden ésszerű intézkedést meg kell tennie, hogy elfogadható alternatív szállítási lehetőséget ajánljon fel a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személynek és kísérőjének.⁴⁶⁹ A szállítás megtagadása esetén az utast választása szerint megilleti a menetjegy árának visszatérítése és az útvonal folytatása közötti választás azáltal, hogy az útvonalat módosítják, és ezen az új útvonalon biztosítható a személy szállítása. A választási jog ellenére is megtagadható azonban az utas szállítása a fent részletezett biztonsági követelmények nem teljesülése esetén.⁴⁷⁰

A Rendelet biztosít még egy fontos jogot a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyeknek, nevezetesen a képzett tengerészekhez, szállítókhöz való jogot.⁴⁷¹ Azt értjük ez alatt, hogy az utazóközönséggel kapcsolatba kerülő tengerészeknek, munkavállalóknak olyan képzésben kell részesülniük, amellyel a speciális igényekkel bíró utasokat megfelelő segítségben tudják részesíteni, fel tudják velük venni a kapcsolatot, ezáltal elősegítve azt, hogy az ilyen utasok is problémamentesen igénybe tudják venni a tömegközlekedés e formáját. Ezekről a képzésekről nemzetközi egyezmények rendelkeznek.⁴⁷²

⁴⁶⁷ 1177/2010/EU rendelet 7. cikk (1)-(2) bekezdés.

⁴⁶⁸ 1177/2010/EU rendelet 8. cikk (1) bekezdés a) és b) pontok.

⁴⁶⁹ 1177/2010/EU rendelet 8. cikk (2) bekezdés.

⁴⁷⁰ 1177/2010/EU rendelet 8. cikk (3) bekezdés.

⁴⁷¹ 181/2011/EU rendelet 16. cikk (1) bekezdés b) pont és (2) bekezdés.

⁴⁷² International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény, Magyarországon a 2012. évi XIX. törvény a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény 2010. évi manilai módosításával egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről.

Fontos annak rögzítése is, hogy bár nem lehet arra kötelezni a szállítókat, hogy várakozási termináljaikat, személyszállító hajóikat építsék át, vagy cseréljék le új és mozgássérült-barát várótermekre és közlekedési eszközökre, azonban a tagállamok közreműködése mellett kitűzhető az a cél, hogy amennyiben a tengeri és belvízi személyszállításban részt vevő szállító vállalkozások új kikötőket vagy terminálokat építenek, azok tervezése során és a nagyobb átalakításoknál vegyék figyelembe az ilyen személyek igényeit. Ha van rá lehetőségük, akkor működjenek együtt a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyeket segítő szervezetekkel.⁴⁷³

2.5. A szállítók felelőssége hajózási baleset bekövetkezésekor

2.5.1. Az Európai Unió szabályozása

Az utas egyik legfontosabb joga a kártérítéshez való jog. Amennyiben az utazás során az utas életét veszti, vagy személyi sérülést szenved, a szerződő fuvarozót kártérítési felelősség terheli. Abból kiindulva, hogy a nemzeti jogok alapján mind a légitfuvarozás, a vasúti fuvarozás, a vízi és a közúti személyszállítás során használt szállítási eszközök veszélyes üzemnek minősülnek, a fuvarozók felelőssége objektív.

Az 1974-ben elfogadott Athéni Egyezmény a tengeri hajózásban a szállítókat terhelő felelősségről rendelkező részeiben ezt a szabály kifejezetten ki is mondja. Az Athéni Egyezmény kizárólag a nemzetközi tengeri utas- és poggyászsállításban bekövetkező károokra és a szállítók felelősségére vonatkozik. Amikor az Európai Unió kialakította az egységes belső piacot, az Athéni Egyezményt már nem lehetett alkalmazni a tagállamok közötti tengeri hajózást igénybe vevő utasok és szállítók szerződéses viszonyaira, hiszen a tagállamok területei között megszűntek a belső határok. A kialakított közös közlekedéspolitikai területén a tengeri szállítás biztonsága érdekében ezért szükség volt a Közösség fellépésére, és egy egységes felelősségi rendszer megteremtésére a tengeri utasszállítás esetén. Az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 392/2009/EK rendeletet a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről.⁴⁷⁴ Az Európai Unió⁴⁷⁵ az

⁴⁷³ Erre a követelményre a rendelet „design for all”, vagyis „mindenki számára történő tervezés” elnevezést használja.

⁴⁷⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 392/2009/EK rendelet (2009. április 23.) a tengeri utasszállítók felelősségéről.

⁴⁷⁵ TEBBENS, Harry Duintjer: *The European Union and the Athens Convention on Maritime Carriers' Liability for Passengers in Case of Accidents: An Incorporation Adventure*, *Revue Hellénique De Droit International*, 2008. 659-660.

Athéni Egyezményt és annak 2002. évi Jegyzőkönyvét⁴⁷⁶ beemelte a rendelet mellékletébe, és a rendelet szabályaiban kötelezővé tette azok alkalmazását⁴⁷⁷ a tagállamokon belüli tengeri utazásokra, amennyiben a hajó valamely tagállam lobogója alatt hajózik, vagy egy tagállamban lajstromozták; a szállítási szerződést valamely tagállamban kötötték meg; illetve az indulási vagy a rendeltetési hely valamely tagállam területén található.⁴⁷⁸

A Rendelet kiegészíti annyival az Athéni Egyezmény szabályait, hogy előírja az utasok megfelelő tájékoztatását az utazás előtt,⁴⁷⁹ és amennyiben baleset következik be, kötelezi a szállítót, hogy az elszenvedett kárral arányban az utas azonnali anyagi szükségleteinek fedezésére legalább 21.000 EUR-t fizessen meg. Az előlegfizetés szabálya ugyanakkor nem jelenti a szállító felelősségének elismerését, így az előleg megfizetése után is lehetősége nyílik az exculpatióra.⁴⁸⁰

A Rendelet lehetőséget biztosít arra, hogy „A” osztályú hajó fedélzetén történő szállításkor a tagállamok a rendelet hatályba lépését követő első négy évben mentesítsék az ilyen szállítót a Rendelet szabályainak alkalmazása alól, míg a „B” osztályú hajókon személyszállítás végző szállítók 2018. december 31-ig mentesíthetők e kötelezettségek alól.⁴⁸¹ A fent kifejtettek miatt a szállítók felelősségénél kizárólag az Athéni Egyezmény szabályait szükséges elemzés tárgyává tenni.

2.5.2. Az Athéni Egyezmény

2.5.2.1. Az utas személyében jelentkező károk

Az Athéni Egyezmény megteremti a szállítók objektív felelősségét⁴⁸² a hajózási balesetek következtében az utasokat ért személyi sérülések vonatkozásában.⁴⁸³

⁴⁷⁶ A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi Athéni Egyezmény és az egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyv egységes szerkezetbe foglalt szövege, 392/2009/EK rendelet I. Melléklet.

⁴⁷⁷ Az Athéni Egyezményen és a kiegészítő jegyzőkönyvén kívül szintén kötelezően alkalmazandó a 392/2009/EK rendelet II. számú Mellékletében található Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jogi bizottsága által 2006. október 19-én elfogadott, az Athéni Egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO fenntartás és iránymutatások.

⁴⁷⁸ 392/2009/EK rendelet 2. cikk.

⁴⁷⁹ 392/2009/EK rendelet 7. cikk.

⁴⁸⁰ 392/2009/EK rendelet 6. cikk.

⁴⁸¹ Ezekről a szállítókról a Tanács 98/18/EK irányelve (1998. március 17.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről rendelkezik.

⁴⁸² Az Amerikai Egyesült Államokban kedvelt nyaralási forma a tengerjáró hajókkal történő utazás. A hajó fedélzetén bekövetkező balesetekről, amelyek megalapozzák a fuvarozó felelősségét lásd bővebben: DICKERSON, Thomas A.: *The Cruise Passenger's Rights and Remedies*, International Travel

Amennyiben tehát az utas halála, személyi sérülése a hajó hajótörése, felborulása, ütközése vagy megfeneklése, illetve a hajón bekövetkező robbanás, tűz vagy a hajó hibája miatt következik be, a szállító 250.000 SDR összeghatárig vétkességre – illetve Magyarországon felróhatóságra – tekintet nélkül felel.⁴⁸⁴ Amennyiben a kár meghaladja a 250.000 SDR összeghatárt, úgy a 250.000 SDR feletti rész tekintetében már a szállító vétkességét fogja vizsgálni a bíróság.⁴⁸⁵ Az Athéni Egyezmény megállapít egy maximum összeghatárt is, ami – egyösszegben vagy a járadék tőkeértékében – kártérítésként még megállapítható, ez 400.000 SDR.⁴⁸⁶ Az utas és a szállító kifejezetten és írásban rögzítve megállapodhat abban, hogy magasabb összegben korlátozzák a szállító felelősségét.⁴⁸⁷ A kártérítési összeg felső korlátjára vonatkozó kedvezmény nem illeti meg a szállítót, ha a kárt kizárólag szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartása vagy mulasztása idézte elő.⁴⁸⁸

Hajózási baleset okozta személyi sérülésnél két esetkörben mentesülhet a szállító, ha a káreseményt elháríthatatlan természeti erő vagy háborús cselekmény, zavargás, polgárháború vagy felkelés okozta, illetve kizárólag harmadik személy vétkes magatartása – szándékos cselekménye vagy mulasztása – idézte elő.⁴⁸⁹

A szállító felelőssége 250.000 SDR felett a kártérítés általános szabályai szerint alakul. Ilyen helyzetben ezért azt kell bizonyítania, hogy a káresemény nem az ő hibájából vagy gondatlanságából következett be.

Az Athéni Egyezmény szabályozása kiterjed arra az esetre is, amikor az utas a hajó fedélzetén vagy a szállítás közben veszti életét, illetve ekkor szenved el személyi sérülést, azonban nem hajózási baleset következtében. Ilyenkor a szállítót akkor fogja felelősség terhelni, ha a káresemény az ő hibájából vagy gondatlanságából következett be. A bizonyítási teher azonban – az előző példával ellentétben – a kártérítést igénylőn nyugszik. Véleményem szerint olyan szituációk tartoznak ide, amikor például az utas éjszaka belefut a luxus tengerjáró hajó felső emeltén lévő, éjszakára zárva tartó úszómedencébe, elcsúszik a vizes padlón. A nemzetközi egyezményt elfogadó részes

Law Journal, 2007. 27-34., DICKERSON, Thomas A.: *The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2001*, International Travel Law Journal, 2001. 192-204.

⁴⁸³ A vízi fuvarozók baleseti felelősségéről az Amerikai Egyesült Államokban már kiforrott ítélkezési gyakorlat alakult ki. Lásd erről bővebben: VOLNER, Igor: *Forum Selection Clauses: Different Regulations from the Perspective of Cruise Ship Passengers*, European Journal of Law Reform, 2006/4. 439-476.

⁴⁸⁴ Athéni Egyezmény 3. cikk (1) bekezdés.

⁴⁸⁵ Athéni Egyezmény 3. cikk (1) bekezdés második francia bekezdés.

⁴⁸⁶ Athéni Egyezmény 7. cikk (1) bekezdés.

⁴⁸⁷ Athéni Egyezmény 10. cikk (1) bekezdés.

⁴⁸⁸ Athéni Egyezmény 13. cikk.

⁴⁸⁹ Athéni Egyezmény 3. cikk (1) bekezdés a) és b) pontok.

államok ezzel elismerték azt, hogy bár egy hajó fedélzetén a szállítónak alkalmazottai és megbízottai révén minden körülményre oda kell figyelnie, azonban vannak olyan emberi cselekmények és mulasztások, amelyek nem értékelhetőek a szállító terhére, csak abban az esetben, ha bizonyítható az ő vagy közreműködői vétkessége.

Az utasnak két év áll rendelkezésére, hogy igényt érvényesítsen a szállítóval szemben. A két éves elévülési határidő kezdő napja az a nap, amikor a személyi sérülést szenvedett utas kiszállt a hajó fedélzetéről, halál bekövetkezése esetén az a nap, amikor kiszállt volna a hajóról. Ha a hajó fedélzetén olyan személyi sérülése keletkezett, amely a kiszállást követően a halálához vezet, akkor a halál napja lesz az elévülési idő kezdőnapja.⁴⁹⁰

2.5.2.2. Poggyászkárok

Az Athéni Egyezmény az utasok testi épségében bekövetkezett károkon túl a poggyászkárokban keletkezett károk megtérítési szabályainak rendezésére is alkalmazandó. A poggyászkárok elvesztése, megrongálódása vagy megsemmisülése nem bír olyan súllyal, mint az utasok élete, testi épsége, ezért ebben a körben nem terheli a szállítót objektív felelősség, hanem az általános szabályok szerint kell helyt állnia. A poggyászkárokat több szempont alapján tudjuk csoportosítani. Az egyik szempont, hogy kézipoggyásról vagy attól eltérő poggyásról van-e szó, illetve valamilyen értéktárgyról. Ha kézipoggyászkárokban hajózási baleset miatt keletkezett a kár, akkor annyival neheztelt a szállító helyzete, hogy rajta nyugszik a bizonyítási teher. Az a vélelem érvényesül, hogy a szállító hajózási baleset esetén felelős a kézipoggyászkárokban keletkezett kárért, kivéve, ha bizonyítja, hogy nem az ő hibájából vagy gondatlanságából származik a kár. Ha nem hajózási baleset következtében állott elő a kár vagy kézipoggyásztól eltérő poggyásról van szó, akkor a károsultnak kell bizonyítani a szállító vétkességét, a kár nagyságát, valamint, hogy a kár a szállítás folyamán következett be.⁴⁹¹ A kézi- és egyéb poggyászkárokban keletkezett károknál sem korlátlan a szállító felelőssége. A kár nagyságát ugyan a károsultnak kell bizonyítani, azonban a kártérítésként megítélhető összeg nem haladhatja meg kézipoggyásznál a 2.250 SDR-t, egyéb poggyásznál a 3.375 SDR-t, míg ha poggyászként gépjármű volt feladva, illetve abban még csomag is volt elhelyezve, akkor a kártérítés maximuma 12.700 SDR. Az utas és a szállító kifejezetten

⁴⁹⁰ Athéni Egyezmény 16. cikk (2) bekezdés a) és b) pontok.

⁴⁹¹ Athéni Egyezmény 3. cikk (3)-(4) és (6) bekezdések.

és írásban rögzítve megállapodhatnak magasabb összegű kártérítési felelősségben.⁴⁹² Két esetben az utas és a szállító szabadon rendelkezhet arról a szerződésben, hogy az utast önrész terheli. Jármű esetén ez az önrész maximum 330 SDR lehet, míg egyéb poggyásznál legfeljebb 149 SDR önrésznek megfelelő összeget lehet levonni a kártérítés összegéből.⁴⁹³ Ezek a kedvezmények nem illetik meg a szállítót, ha a kárt kizárólag szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartása vagy mulasztása idézte elő.⁴⁹⁴

A poggyászok harmadik kategóriáját az értéktárgyak jelentik, amely kategóriába sorolható például a pénz, az értékpapír, az arany és ezüst, az ékszerek, műalkotások, dísz tárgyak. Ezek elvesztésekor és megrongálódásakor főszabály szerint nem terheli felelősség a szállítót, kivéve, ha a biztonságos tárolás céljából őrzésre kifejezetten átvette a tárgyakat.⁴⁹⁵ Amennyiben az utóbbi feltétel teljesül, akkor az Athéni Egyezmény alapján maximum 3.375 SDR összeget kell kártérítésként megtéríteni. Utóbbi alól kivételt jelent a szállító és az utas olyan írásbeli megállapodása, amelyben ettől magasabb összeghatárban határozzák meg a kártérítés maximumát.⁴⁹⁶

Poggyászkároknál az utasnak 15 napon belül írásban kell jeleznie a poggyász elvesztését vagy megrongálódását a szállítónak, illetve lehetőség van arra is, hogy amennyiben nyilvánvaló a hiba, a helyszínen jegyzőkönyvet vegyenek fel.⁴⁹⁷ Az igényérvényesítésre nyitva álló elévülési idő itt is két év, amelynek kezdőnapja a kiszállás vagy a tervezett kiszállás napja közül a későbbi.⁴⁹⁸

A poggyászkárok tipizálásáról és a kártérítési összeghatárokról megállapítható, hogy más uniós és nemzetközi egyezményekkel összevetve, azok képesek valódi védelmet nyújtani az utasoknak, az alkalmazott kártérítési mértéke nem minősül alacsonynak, hanem kielégítő.

2.5.2.3. Több szállító felelőssége

Amennyiben a szállítási szerződésben foglalt kötelezettségeket, vagy azok egy részét nem a szerződött szállító, hanem egy másik szállító teljesíti, a szerződött szállító

⁴⁹² Athéni Egyezmény 10. cikk (1) bekezdés.

⁴⁹³ Athéni Egyezmény 8. cikk.

⁴⁹⁴ Athéni Egyezmény 13. cikk.

⁴⁹⁵ Lényegében egy letéti szerződést köt az utas és a szállító, és annak keretében vonható felelősségre a szállító, hasonlóan a szállodák felelősségéhez.

⁴⁹⁶ Athéni Egyezmény 5. cikk.

⁴⁹⁷ Athéni Egyezmény 15. cikk.

⁴⁹⁸ Athéni Egyezmény 16. cikk (2) bekezdés c) pont.

továbbra is felelősséggel tartozik az teljes szolgáltatás tekintetében, ugyanakkor a teljesítő szállító az általa teljesített rész vonatkozásában felelősségre vonható az Athéni Egyezmény alapján. A szállítás során bekövetkezett kárért egyetemlegesen fog felelni a két szállító, ha mindkettőjük felelőssége bizonyítható. Ez természetesen nem járhat azzal, hogy az utast ért kár az utas gazdagodásához vezethetne.

A szerződött szállítónak tájékoztatnia kell a teljesítő szállítót az utassal kötött olyan megállapodásokról, amelyek alapján a felelőssége terhesebb, mint ami az Athéni Egyezményből következik, vagy ha olyan jogáról mond le, amit az Athéni Egyezmény biztosít számára. A teljesítő szállítót csak akkor terheli ezekért a vállalásokért felelősség, ha azokról őt tájékoztatták, és írásban kifejezetten elfogadta azt.⁴⁹⁹

Véleményem szerint ezek a szabályok kellő biztonságot nyújtanak mind a két szállítónak és az utasnak egyaránt. A szállítók egyetemleges felelősségének kimondása egyértelműen az utasok érdekét szolgálja azzal, hogy megkönnyíti az igényérvényesítést számukra, hiszen bármelyik szállító teljesítését követelhetik. Ha a kártérítési összeget viszont nem a károkozás arányában térítik meg a szállítók, akkor a szállítóknak egymással szemben kell igényt érvényesíteni. Mivel általánosságban megállapítható az, hogy a szállítók tőkeerős vállalkozások, akiknek ráadásul az Athéni Egyezmény alapján kötelező felelősségbiztosítással⁵⁰⁰ kell rendelkezniük, az utasok pedig magánszemélyek, ezért fogyasztóvédelmi célok is indokolják a szállítók egyetemleges felelősségének rögzítését.

2.6. Összegzés

Az 1177/2010/EU és a 392/2009/EK rendeletek vizsgálatából megállapítható az a következtetés, hogy együttes alkalmazásukkal megfelelő védelmet biztosítanak a fogyasztónak. A szabályozás a légiutasok jogainak európai szabályozási modelljéhez hasonlóan épül fel, vagyis a fuvarozók baleseti felelőssége külön rendeletben kerül rögzítésre a vonatkozó nemzetközi egyezmények rendelkezéseinek alapulvételével, míg az utasokat megillető többi jogosultság külön joganyagban kerül lefektetésre. Mind a két területen meghatároznak az államok és az Európai Unió egy olyan összeghatárt, ameddig korlátlan a fuvarozók felelőssége. A jogszabályokban feltüntetett kártérítési

⁴⁹⁹ Athéni Egyezmény 4. cikk.

⁵⁰⁰ Athéni Egyezmény 4a. cikk.

összeg alkalmazása kógens, tehát a fuvarozóknak nincs lehetősége a felelősség maximumát ennél alacsonyabb mértékben megállapítani.

Amennyiben a légiutasoknak biztosított jogokkal hasonlítjuk össze a tengeri és vízi közlekedést igénybe vevő utasok jogait, akkor a hasonlóságok mellett két lényeges különbséget tapasztalunk a szabályozásban. Az egyik ilyen különbség, hogy ha a járatok késnek vagy törlik azokat, nem a szállítási szerződésben meghatározott indulási és érkezési hely távolsága és a szállítás késedelmének időtartama együttesen határozza meg, hogy mekkora összegű kártérítést kell fizetnie a fuvarozónak, hanem – véleményem szerint helyesen – kizárólag az időtényező. A másik lényeges különbség, hogy a kártérítési összegek jóval racionálisabban vannak meghatározva, és a jegy árának meghatározott százalékát teszik ki. A légiutasok jogainál ezzel ellentétben elég magas fix összegben van meghatározva, hogy késés és törlés esetén mekkora összeget kell kártérítésként megtérítenie a légitársaságnak.

Összességében megállapítható, hogy az Európai Parlament és a Tanács a korábbi szabályozásból levonható pozitív és negatív tapasztalatoknak megfelelően és a célok eléréséhez feltétlenül szükséges eszközök felhasználásával teremtette meg az Európai Unió területén és harmadik országból az Európai Unió tagállamaiba vagy onnan harmadik államba közlekedő személyszállítással foglalkozó vízi szállítók felelősségét.

Azonban nem kizárólag az Európai Unióban fontos tényező a szállítás során az utasok biztonsága és védelme, hanem nemzetközi szinten is érvényesül ez az elvárás. Ez adja az Athéni Egyezmény és kiegészítő jegyzőkönyveinek jelentőségét. Különösen azoknál az országoknál bír óriási jelentőséggel, hogy csatlakozzanak az Athéni Egyezményhez, és alkalmazzák felelősségi szabályait, mely országok tengeri kapcsolatokkal rendelkeznek, vagyis az áruk és a személyek szállítása nagyrészt tengeren történik. Az Athéni Egyezmény felelősségi szabályai garantálják azt, hogy amennyiben egy nem várt baleset következik be, úgy az utasok illetve áruk esetén azok tulajdonosai megfelelő ellentételezésben részesülnek. Bár Új-Zélandon külön nemzeti jogszabály szabályozza a vízi szállítók felelősségét, az Athéni Egyezményhez való csatlakozás előtt mérlegelték, hogy annak ratifikálása a kiszámítható felelősségi szabályoknak és jogérvényesítésnek köszönhetően felpezsdítené a tengeri kereskedelmüket és személyszállítást.⁵⁰¹

Véleményem szerint a vitarendezést és az önkéntes jogkövetést is megkönnyíti az, ha az egymással kereskedelmi kapcsolatokat ápoló országok között hatályban van egy

⁵⁰¹ MARTEN, Bevan: *Limitation of Liability for Personal Injury in New Zealand: ACC Meets the Sea*, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, 2006. 24.

nemzetközi egyezmény, és egységesek a szabályok. A jogbiztonság, a jog megismerhetősége és átláthatósága tehát nem csak egy országon belül, de nemzetközi viszonyokban is kiemelt jelentőségű tényező.

3. Az autóbusszal közlekedő utasokat megillető jogok

3.1. Bevezetés

Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-án fogadta el az autóbusszal közlekedő utasok jogairól szóló 181/2011/EU Rendeletet abból a célból, hogy a fogyasztóvédelmi garanciák és az utasok számára más közlekedési módok igénybevételénél biztosított magas szintű védelem autóbusszal történő közlekedés alkalmával is biztosítva legyen. Az Európai Parlament és a Tanács jogalkotási folyamatában ez volt az utolsó olyan szabályozatlan közlekedési szektor, ahol valamilyen tömegközlekedési eszközzel történik a személyek szállítása, és a 181/2011/EU Rendelet előtt nem részesültek közösségi szintű védelemben az utasok, legfeljebb nemzeti szinten volt biztosítva valamilyen minimális védőháló részükre.⁵⁰² A Rendelet azért is fontos, mert az autóbusszal utazók helyzetét a légi-, vasúti- és vízi-közlekedést igénybe vevő utasok utazási körülményeivel összehasonlítva, nincs számottevő különbség a hátrányos jogkövetkezmények szempontjából, hiszen a többi közlekedési eszköz utasaihoz hasonlóan, hátrány éri az autóbusszal közlekedő utast a járat késésének, törlésének, a beszállás megtagadásának, valamint baleset bekövetkezésének esetköreiben. A szabályozás szükségességéhez felhívható az az indok is, hogy a statisztikák szerint a közúti személyszállítás minősül a leginkább balesetveszélyes tevékenységnek. A Rendelet ezért a személyszállítási szerződésben részes gyengébb felet, az utast védelemben részesíti a fenti események bekövetkezésekor. Ezen túl a magas szintű védelem minél teljesebb biztosítása érdekében megkülönböztetett figyelmet szentel a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyek helyzetének javítására. Amennyiben ilyen személy kívánja igénybe venni a fuvarozó szolgáltatásait, úgy vele szemben – biztonsági okok kivételével – nem hivatkozhat arra a fuvarozó, hogy nem áll szándékában megkötni a személyszállítási szerződést, tehát a fuvarozót szerződéskötési kötelezettség terheli.

A Rendelet szabályainak előkészítésekor a döntés-előkészítő és véleményező szervek az utasok érdekei és a fogyasztóvédelmi garanciák érvényesülése mellett figyelembe vették az ágazat sajátosságát, azt, hogy a közúti személyszállítási szektor többségében kis- és középvállalkozásokból álló, szemben a vasúttársaságokkal vagy légitársaságokkal.

⁵⁰² Magyarországon kizárólag ágazati jogszabályok szabályozták eddig az autóbusszal történő közlekedési szektor, és a részletszabályok kizárólag az fuvarozás ellenértékének a meghatározására terjedt ki.

A 181/2011/EU Rendelet Preambulumából és a Rendeletre hasonló tárgykörben elfogadott európai jogszabályokból kitűnik az Európai Unió azon törekvése, hogy a tömegközlekedési módok igénybevételét elősegítse és erősítse azáltal, hogy a tömegközlekedési vállalatok által kínált szolgáltatások terén védelemben részesíti az utasokat, és alapelvi szintre emeli az utazás egységének elvét. Olyan erős és érvényesíthető jogosítványokkal ruházza fel a különböző közlekedési módokat igénybevevő utasokat, melyek kellő garanciát nyújtanak az utasoknak az utazás során fellépő problémákkal szemben. Ezzel a politikával igyekszik megnyerni az utasok bizalmát, és ösztönözni a szolgáltató gazdasági társaságokat a kiszámítható, a szállítási szerződésekben foglaltaknak megfelelő, pontos, egyszerű és gyors szolgáltatásnyújtásra. Az utazás egysége elvének tükrében – utazás végpontjának könnyebb elérése érdekében – az Európai Unió előnyben részesíti a kombinált jegyek igénybevételét, és ehhez kapcsolódóan az összevont tájékoztatást. Véleményem szerint ez azért is fontos törekvése az Európai Uniónak, mert elkötelezett a halálos kimenetelű közúti balesetek számának csökkentésében, valamint a környezetszennyezést eredményező szennyezőanyag-kibocsátás mérséklésében. Az európai jogalkotó viszont felismerte azt a tényt, hogy ezen célok eléréséhez vonzóvá kell tennie a tömegközlekedést polgárai számára, mert a közlekedési eszközök közül a gépjárművek használata eredményezi a legnagyobb légszennyezettséget, és a személyautóval való közlekedés minősül a legveszélyesebb közlekedési módnak, hiszen itt a legnagyobb egy halálos kimenetelű közlekedési baleset bekövetkezésének lehetősége.

A témával kapcsolatban jelenleg még kizárólag a Rendeletet áll módunkban a vizsgálatok tárgyává tenni, mivel szabályai 2013. március 1-jén léptek hatályba. Ennek következtében ezen a területen még nem áll rendelkezésre sem az Európai Unió Bíróságának esetjoga, sem a szakirodalom által megfogalmazott kritikák, észrevételek.

3.2. A 181/2011/EU Rendelet hatálya

3.2.1. Menetrend szerint közlekedő járatok

A 181/2011/EU Rendeletet azokra a menetrend szerint közlekedő buszjáratokra kell alkalmazni, amelyeknek indulási (felszállási) helye vagy a célállomása valamely tagállam területén belül helyezkedik el. A Rendelet ugyan biztosít olyan általános jogokat, amelyek a tagállamok között vagy egyik tagállamból egy harmadik államba,

illetve onnan az Unió tagállamába közlekedő valamennyi utast megilletnek, azonban a főszabály az, hogy a menetrend szerint közlekedő járatoknak legalább 250 kilométert kell ahhoz megtenniük, hogy az utast valamennyi, a Rendeletben biztosított jog megillesse. Főszabályként megállapítható, hogy a belföldi vagy tagállamok közötti, illetve harmadik ország és az Európai Unió tagállamai közötti távolsági autóbussz-közlekedésre vonatkoznak szabályai.⁵⁰³

Konjunktív feltétel a Rendelet alkalmazásához az is, hogy ne szervezett – csoportos – utazás vagy különjárat rendelése keretében vegye igénybe az utas a járatot.

Amennyiben a fenti feltételek közül egyedül a 250 kilométernél hosszabb távon közlekedés kitétele nem valósul meg, tehát a menetrend szerinti járat 250 kilométernél kevesebbet tesz meg, úgy a Rendeletben szabályozott jogok közül kizárólag az alábbi jogosultságok illetik meg az utast:

- Egyenlő elbánás elve és a megkülönböztetés tilalma:⁵⁰⁴ tilos az utasok közvetlen vagy közvetett megkülönböztetése a fuvarozó általános szerződési feltételeiben alkalmazott utazási feltételek és tarifák vonatkozásában. A fuvarozó székhelye szerinti tagállamban, vagy ha a fuvarozó az Európai Unió területére közlekedő harmadik országban rendelkezik székhellyel, az adott állam állampolgárainak biztosított szociális kedvezmények valamennyi utast megilletnek. A fuvarozási feltételek és az árpolitika tehát független az állampolgárságtól és attól, hogy a fuvarozók és a menetjegy-értékesítők rendelkeznek-e székhellyel az Európai Unió területén.
- Közlekedéshez való jog:⁵⁰⁵ fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyektől nem tagadható meg a helyfoglalás, a menetjegy kiállítása, valamint a beszállás pusztán fogyatékoságukra vagy csökkent mozgásképességükre hivatkozva. A közlekedéshez való jog érvényesülését segíti elő az is, hogy ezeknek a személyeknek a helyfoglalását és a menetjegyet kiállítását, valamint az autóbusszra való feljutásukat pótdíj felszámolása nélkül kell biztosítani a fuvarozóknak.
Kivételt jelent⁵⁰⁶ azonban a szabályozás alól, és erre hivatkozva megtagadható a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek szállítása,

⁵⁰³ Az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU rendelete (2011. február 16.) az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról, 2. cikk (1) bekezdés.

⁵⁰⁴ 181/2011/EU rendelet 4. cikk (2) bekezdés.

⁵⁰⁵ 181/2011/EU rendelet 9. cikk (1)-(2) bekezdés.

⁵⁰⁶ 181/2011/EU rendelet 10. cikk (1) bekezdés a) és b) pontok.

- ❖ ha az a nemzetközi, uniós vagy nemzeti jogban előírt biztonsági követelményeknek vagy hatáskörrel rendelkező hatóságok által meghatározott egészségügyi és biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében szükséges; továbbá
 - ❖ ha a szállítási feltételek – úgy mint a jármű és az infrastruktúra kialakítása – okán ezen személyek biztonságos ki- és beszállítása, fuvarozása nem kivitelezhető.
- Képzett autóbuszvezetőhöz való jog:⁵⁰⁷ ez a jog inkább a fuvarozó társaságra háruló kötelezettség körében jelentkezik. Azt értjük alatta, hogy az utazóközönséggel kapcsolatba kerülő munkavállalóknak, így például az autóbuszvezetőknek olyan képzésben kell részesülniük, amellyel a speciális igényekkel bíró utasokat megfelelő segítségben tudják részesíteni, fel tudják velük venni a kapcsolatot, ezáltal elősegítve azt, hogy az ilyen utasok is problémamentesen igénybe tudják venni a tömegközlekedés e formáját.
 - Kártérítéshez való jog:⁵⁰⁸ ez a jog a nem távolsági menetrendszerinti közlekedés során kizárólag azokat az utasokat illeti meg, akiknek az utazás alatt a kerekesszékekben vagy egyéb mozgást segítő eszközében keletkezett kár azáltal, hogy az eszköz elveszett vagy megrongálódott. Ilyenkor a fuvarozónak vagy autóbusz-állomást üzemeltető szervezetnek kizárólag a tényleges károkat kell megtérítenie, tehát az eszköz pótlásához vagy javításához szükséges összeget.
 - Tájékoztatáshoz és panasztételhez való jog:⁵⁰⁹ ez a két jog valamennyi utast megillet, akik menetrend szerinti járatokon utaznak. Ez alapján tájékoztatnia kell a fuvarozónak az utasokat az útról, az utasokat megillető jogokról. A Rendelet rögzíti a fuvarozók azon kötelezettségét, hogy panaszkezelő mechanizmust alakítsanak ki, továbbá rendelkezik a panaszok megtételének határidejéről,⁵¹⁰ helyéről, és kötelezi a fuvarozót, hogy a panasz kézhezvételétől számított egy hónapon belül tájékoztassa az utast a panaszkezelés fázisáról, illetve maximum három hónapon belül véglegesen bírálja el azt.

⁵⁰⁷ 181/2011/EU rendelet 16. cikk (1) bekezdés b) pont és (2) bekezdés.

⁵⁰⁸ 181/2011/EU rendelet 17. cikk (1)-(2) bekezdés.

⁵⁰⁹ 181/2011/EU rendelet 24-27. cikkek (V. fejezet).

⁵¹⁰ Az utasoknak a menetrend szerinti járat igénybevételeitől vagy annak meghiúsulásától számítva három hónapjuk van panaszaik megtételére.

- Független nemzeti szervek előtti igényérvényesítés:⁵¹¹ a Rendelet értelmében minden tagállam kijelöli azokat a független szerveit, amelyek a Rendelet végrehajtásáért és a benne foglalt jogok érvényre juttatásáért felelősek.

3.2.2. *Mentesítés*

Azok a menetrend szerint közlekedő járatok, amelyek bár 250 km-nél hosszabb távon közlekednek, azonban belföldi járatnak tekinthetők, tehát kizárólag adott tagállam adott települései között közlekednek, úgy mentesíthetők a Rendeletben foglalt kötelezettségek alól annak hatálya lépését követő maximum négy éves időtartamra. Az időtartam további egy alkalommal meghosszabbítható. Fontos követelmény, hogy a tagállami döntésnek átlátható és megkülönböztetéstől mentes alapokon kell állnia, illetve, hogy a fent kifejtett hat jog – a 250 km-nél rövidebb távon, menetrend szerint közlekedő járatok utasainak jogosultságai – ilyenkor is megilleti az utasokat.⁵¹²

Mentesítésre egy másik esetkörben is lehetősége van a tagállamoknak. Az olyan menetrendszerű járatok, amelyek útjuk jelentős részét az Európai Unió területén kívül teszik meg, a Rendelet hatálybalépését követő első négy évre mentesíthetők a Rendeletben foglalt kötelezettségek teljesítése alól. Az időtartam lejártát követően még egy alkalommal részesülhetnek a mentesítés kínálta előnyökben, azonban ennek a második periódusnak a lejártát követően a Rendelet szabályait velük szemben is alkalmazni kell. A döntés indoklásának átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie.⁵¹³

Amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy valamely fuvarozót mentesítik a kötelezettségek alól, jelezniük kell azt a Bizottságnak, akinek lehetősége van a tagállamok döntését felülvizsgálni, és a szükséges intézkedéseket megtenni abban az esetben, ha alaptalanul részesült előnyben valamely fuvarozó.⁵¹⁴

3.2.3. *Különjáratok*

Amennyiben az ügyfél vagy a fuvarozó kezdeményezi az utasok egy csoportjának összeállítását és saját autóbusszal történő szállítását, vagyis a fuvarozótól

⁵¹¹ 181/2011/EU rendelet 28. cikk (VI. fejezet).

⁵¹² 181/2011/EU rendelet 2. cikk (4) bekezdés.

⁵¹³ 181/2011/EU rendelet 2. cikk (5) bekezdés.

⁵¹⁴ 181/2011/EU rendelet 2. cikk (6) bekezdés.

megrendelhető különjáratról beszélünk,⁵¹⁵ akkor az utasokat nem illeti meg a Rendeletben foglalt valamennyi jog. Különjárat igénybevételekor nem illeti meg a fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személyeket a Rendeletben biztosított közlekedéshez való jog, nem élhet az utazóközönség a járatok kimaradása, késése vagy a beszállás megtagadása esetén a Rendeletben szereplő jogokkal, valamint nem alkalmazhatóak a panaszkezelés szabályai sem, arról külön kell a szerződéses partnereknek megállapodniuk. Ami azonban elmaradhatatlan előnye a Rendeletnek, hogy különjáratral utazás alkalmával is követelhetik az utasok a kerekesszékekben vagy egyéb mozgást segítő eszközökben keletkezett károk megtérítését, és ami ennél is fontosabb, hogy különjáratral elszenvedett olyan balesetek esetén, ahol az utasok személyében és/vagy vagyonában, poggyászában keletkezett károsodás, alkalmazandóak a Rendelet kártérítési szabályai. Ilyen esetben a fuvarozót a segítségnyújtás kötelezettsége is terheli.⁵¹⁶

3.3. A fuvarozók felelőssége

3.3.1. Kártérítési kötelezettség

A Rendelet szabályozza az autóbusz közlekedésben részt vevő fuvarozók utasokkal szembeni felelősségét,⁵¹⁷ azonban a felelősség természetéről és a mentesülés lehetőségeiről nem rendelkezik. Előírja azonban, hogy szabályait a nemzeti jogszabályokkal összhangban kell értelmezni. Amennyiben a magyar Polgári Törvénykönyv szabályaiból indulunk ki, akkor megállapítható, hogy a gépi erővel hajtott gépek üzemeltetőit objektív, felróhatóságtól független felelősség terheli. *Exculpation* kizárólag akkor van lehetősége az üzemeltetőnek, ha a kár bekövetkezését a fokozott veszéllyel járó tevékenység működési körén kívül eső elháríthatatlan erőhatalom vagy kizárólag a károsult felróható magatartása okozta.⁵¹⁸ A gépjárművekkel okozott balesetek esetén nem csak Magyarországon terheli az üzemeltetőket szigorú, objektív felelősség, hanem az Európai Unió valamennyi tagállamában.⁵¹⁹

⁵¹⁵ 181/2011/EU rendelet 3. cikk b) pont.

⁵¹⁶ 181/2011/EU rendelet 7. és 8. cikkek. A részletszabályokról lásd a következő fejezetet.

⁵¹⁷ 181/2011/EU rendelet 7., 8. és 17. cikkek.

⁵¹⁸ 1959. évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről, 345.§ (1)-(2) bekezdés.

⁵¹⁹ Lásd erről bővebben: ERNST, Wolfgang (szerk.): *The Development of Traffic Liability*, Cambridge University Press, Cambridge, 2010.

Amennyiben tehát az autóbuszjárat működése során olyan baleset következik be, amelynek következtében az utas személyi sérülése vagy poggyásának elvesztése, megrongálódása következik be, a fuvarozó köteles megtéríteni a keletkezett kárt. Abban az esetben, ha a káresemény az utas halála, a fuvarozó köteles gondoskodni a temetéssel kapcsolatos indokolt költségekről, valamint köteles a – nemzeti jogszabályokkal összhangban – a Rendeletben meghatározott összeget megfizetni azon személyeknek, akiknek eltartására az utas kötelezett volt vagy kötelezett lett volna.⁵²⁰

A kártérítési összegek tekintetében az alkalmazandó jog szerinti tagállam nemzeti jogszabályait kell figyelembe venni, azonban a 181/2011/EU Rendelet rögzíti, hogy az alkalmazandó nemzeti jogszabályokban rögzített kártérítési összeg felső határa nem lehet alacsonyabb a Rendeletben rögzített kártérítési összeghatárhoz. Ez az összeg az utasok személyi sérülése, valamint halála esetén utasonként 220.000 EUR⁵²¹, míg poggyászkároknál poggyásonként 1.200 EUR. A poggyászkároktól külön kerülnek szabályozásra az utas kerekesszékekben és egyéb mozgást segítő eszközökben keletkezett károk megtérítésére vonatkozó előírások. Ebben az esetben a kártérítésnek nincs sem minimum, sem maximum összege meghatározva, csupán annyit ír elő a Rendelet, hogy az ilyen eszközökben keletkezett tényleges kárt⁵²² kell a fuvarozónak megtérítenie. Ez a rendelkezés azzal is indokolható, hogy kerekesszékek és egyéb mozgást segítő eszközöknél pontosan meghatározható azok értéke, úgymond könnyű azokat pótolni vagy javítani. Ezzel szemben amennyiben az utas személyi sérülése vagy halála a káresemény, úgy az utast vagyoni és nem vagyoni kár is éri, és a nem vagyoni károkat, az elvesztett életörömeiket nehéz pénzben kompenzálni, megtéríteni. Poggyászok esetén is azzal a problémával nézünk szembe, hogy nehéz pontosan meghatározni azt, hogy mi volt egyrészt a bóröndben, minek mennyi volt a pontos értéke, illetve mennyibe kerül majd az elvesztett vagy megsemmisült ruhadaraboknak a pótlása.

⁵²⁰ A nemzeti jogszabályokon és a 181/2011/EU rendeleten kívül utóbbi Preambuluma alapján figyelembe kell venni az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK (2009. szeptember 16.) irányelvét a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről, az Európai Parlament és a Tanács 864/2007/EK (2007. július 11.) rendeletét a szerződésen kívüli kötetmi viszonyokra alkalmazandó jogról („Róma II.”), valamint az Európai Parlament és a Tanács 593/2008/EK (2008. június 17.) rendeletét a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról („Róma I.”).

⁵²¹ Ez 300 Forint/1 Euró átváltási rátával számítva magyar viszonylatban 66millió Forintot jelent. Vagyis valószínű az, hogy amennyiben Magyarországon jogszabályait kell alkalmazni egy adott esetben, és a bekövetkezett kár az utas halála, vagy olyan súlyos sérülése, amely alapján indokolt lehet a maximális összeg alkalmazása, akkor a magyar jogszabályt felülírja a rendelet, mely alapján a fuvarozónak a rendeletben foglalt összeghatárig kell helyt állnia.

⁵²² Az eszköz beszerzésének költségét, vagy amennyiben a káresemény nem okozta az eszköz megsemmisülését, és az így javíthatónak minősül, akkor a javítás költségeit kell csupán megtéríteni.

A Rendelet garanciákat is beépít az utasok védelmének szabályaiba. Ezért rögzítésre kerül, hogy a fuvarozók megállapíthatnak üzletszabályzataikban az utasokra kedvezőbb feltételeket is, azonban a Rendeletben meghatározott felelősségüket érvényesen nem korlátozhatják és nem zárhatják ki.⁵²³ A gyengébb fél, az utasok számára biztosítékot jelent a Rendeletnek azon előírása is, hogy az a fél, akivel megkötö a személyszállítási szerződést – így a fuvarozó, utazásközvetítő, utazásszervező vagy az autóbusz-állomást üzemeltető szerv – abban az esetben is felelősséggel tartozik a Rendelet szabályainak betartásáért, valamint az utas személyében vagy vagyonában keletkezett károkért, ha a fuvarozást nem ő maga végezte, hanem ehhez közreműködőt vett igénybe. A szerződő fuvarozót tehát a szerződés teljesítésében közreműködő személy által kifejtett tevékenységért, illetve az általa elkövetett mulasztásért is felelősség terheli az utassal szemben.⁵²⁴

Megállapítható tehát az, hogy európai uniós és nemzeti szabályokkal és előírásokkal körülbástyáztak az utasok jogai, azokból is az egyik legnagyobb jelentőséggel bíró, a károkozás következtében őket megillető kártérítéshez való jogosultságuk.

3.3.2. Segítségnyújtás

A kártérítési kötelezettség mellett a fuvarozó a baleset bekövetkezésekor köteles az utasok segítségére sietni, és biztosítani számukra az azonnal felmerülő szükségleteik kielégítését. A fuvarozó ésszerű és arányos keretek között nyújtott segítségének szükség esetén ki kell terjednie az elsősegélynyújtásra, illetve annak megkönnyítésére, az elhelyezésre, az élelemre, a ruházatra és a személyszállításra.

Fontos azonban tisztázni azt, hogy a megfelelő segítségnyújtás kötelezettsége a felelősség megállapításától független. Tehát a fuvarozónak abban az esetben is fel kell ajánlania a segítséget, ha a káresemény bekövetkezése elháríthatatlan, a fuvarozó tevékenységi körén kívül eső oknak minősül. Véleményem szerint ez a kötelezettség azért fontos előírása a Rendeletnek, mert bár nem várjuk el a fuvarozótól, hogy a műszaki mentést saját maga vigye véghez, és lássa el a sérült személyeket, azonban helyzetéből adódóan a fuvarozónak kell rendelkeznie a legtöbb olyan információval, amely a hatóságokkal való együttműködés révén megkönnyíti a mentést. Ezen mentési

⁵²³ 181/2011/EU rendelet 6. cikk (1)-(2) bekezdés.

⁵²⁴ 181/2011/EU rendelet 5. cikk (1)-(2) bekezdés.

feladatok elvégzésére minden tagállamban rendelkezésre állnak a mentőszolgálat, a hivatalos tűzoltóság, a rendőrség és adott esetben a katasztrófavédelem szakemberei.

Amennyiben egy autóbuszjárat valamilyen baleset következtében nem tudja folytatni az útját, az utasok éjszakai elhelyezéséről a fuvarozónak kell gondoskodnia. A Rendelet azonban nem minden feltétel nélkül hárítja ezt a kötelezettséget a fuvarozókra. Amennyiben szálláshely biztosítása válik szükségessé, a fuvarozót megilleti az a jog, hogy annak költségét utasonként 80 EUR/éjszaka összegben maximalizálja, és mindösszesen két éjszakára korlátozza azon éjszakák számát, amelyeknek költségét megtéríti az utasnak.⁵²⁵ A légiutasok helyzetéhez viszonyítva ez azért is fontos tényező, mert abban az esetben, ha a légiközlekedésben történik baleset a légi járművel, nincs maximalizálva a légitársaságokat terhelő elszállásolási költség. Véleményem szerint az eltérő szabályozás annak is köszönhető, hogy más helyzetet találja magát szemben az az utas, aki autóbusszal való közlekedés során kerül ilyen helyzetbe, mint a légi fuvarozást igénybe vevő utas. Az egyik ilyen ok, hogy légi személyszállításnál a repülőtér, ahol az utas útja félbeszakadt vagy nem kezdődött még el, messze van a környező városoktól, és a repülőtéri hotelek – a verseny hiánya miatt – viszonylag magas árszinten nyújtják szolgáltatásukat. Mégis adott esetben kifizetődő lehet a repülőtértől pár kilométerre lévő hotel választása egy olyan olcsóbb hotellel szemben, ami az akár száz kilométerre fekvő városban található. Autóbuszos közlekedés esetén könnyebb az autóbusz megállójához vagy a baleset helyszínéhez közel fekvő és olcsó árszínvonalú szállást találni. A második ok, amely alapul szolgálhat a megkülönböztetésre, hogy repülőgéppel való utazás alkalmával nehezebb újraszervezni az utat, ami így több időt vesz igénybe, ellenben a közúton történő személyszállításnál egyszerűbb lehet helyettesítő járművet találni, vagy végső soron akár az átszervezés során másik közlekedési módra is át lehet térni, így például a vasúti közlekedést is igénybe lehet venni az utas végállomásra való eljuttatása érdekében. Ezt támasztja alá a szállítás útvonalának hosszúságában meglévő különbség is. Hiszen míg autóbusszal történő utazásnál már 250 kilométer felett távolsági közlekedésről beszélünk, a légiközlekedést nem lehet igénybe venni ilyen rövid utak esetén, már csak azért sem, mert nem adták az infrastrukturális feltételek. Mindezen indokok ellenére úgy vélem, hogy túlzottan terhes a légi fuvarozók kötelezettsége, és a 261/2004/EK rendelet felülvizsgálatánál érdemes lenne beépíteni egy korlátot, hogy hány éjszakára és milyen

⁵²⁵ 181/2011/EU rendelet 8. cikk második francia bekezdés.

összeghatárig kell felelnie a légitársaságnak. A fent írt kötelezettségek miatt lehet magasabban meghatározni a légitársaságok felelősségét, de nem olyan mértékben korlátlan és teljesen objektív felelősséggé alakítani, mint amire az Európai Unió Bíróságának jelenlegi gyakorlata most irányul.⁵²⁶

3.3.3. Járatkimaradás és a járat késése

A Rendelet IV. fejezete szabályozza az utasokat megillető jogokat a járatok kimaradása, késése, valamint a beszállás megtagadása esetén. A jogalkotó már a Rendelet Preambulumában meghatározza célját,⁵²⁷ mely szerint ilyenkor csökkenteni kell az utasokat érintő kényelmetlenségeket. A Rendelet a cél elérésének eszközeiként az utasok tájékoztatáshoz, ellátáshoz való jogát, valamint azon jogát jelöli meg, hogy a menetjegy árának visszatérítése mellett lemondhatják az utazást, illetve kérhetik az út útvonal módosításával történő folytatását.

A Rendelet értelmében, ha a fuvarozó ésszerűen előre számolhat azzal, hogy egy járatot törölnek, vagy annak indulása több mint 120 percet késik, illetve túlfoglalás következtében a fuvarozó nem képes minden utas számára biztosítani a kiállított járműre való felszállás lehetőségét, akkor haladéktalanul fel kell ajánlania az utasnak az utazás költségektől mentes, az útvonal módosításával járó újraszervezését, illetve a menetjegy árának visszatérítését. Ebben az esetben az utas kérésére, díjmentesen vissza kell szállítani az utast kiindulási helyére. A menetjegy árának visszatérítésre tizennégy napja van a fuvarozónak, és akkor kell a megtett szakaszokra jutó menetjegy árrészt is visszafizetnie, ha az utas eredeti útiterve alapján az utazás jelentőségét veszítette.⁵²⁸ A fuvarozó által felkínált két alternatív lehetőség között az utasnak jogában áll választani.⁵²⁹ Ellenben, ha a fuvarozó nem ajánlja fel, vagy nem biztosítja az utas választáshoz való jogát, az utast a menetjegy árának visszatérítésén felül pénzbeli kártérítéshez való jog illeti meg. A Rendelet pontosan meghatározza ezt az összeget, ami a menetjegy árának 50%-ának megfelelő összeget tesz ki. A fuvarozónak egy hónapja van, hogy ezt az összeget az utasnak megfizettesse, a határidő kezdő időpontja pedig az utas kártérítési igénye benyújtásának napja.⁵³⁰

⁵²⁶ C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair ügy.

⁵²⁷ 181/2011/EU rendelet Preambuluma (16) bekezdés.

⁵²⁸ 181/2011/EU rendelet 19. cikk (5) bekezdés.

⁵²⁹ 181/2011/EU rendelet 19. cikk (1) bekezdés a) és b) pontok.

⁵³⁰ 181/2011/EU rendelet 19. cikk (2) bekezdés.

Amennyiben a járat menet közben válik működésképtelenné, a fuvarozónak kell gondoskodnia arról, hogy egy biztonságos és megfelelő várakozási helyre szállítsák az utasokat, amíg a helyettesítő járatra vagy az utazás átszervezésére várnak, illetve hogy egy másik járművet küldjön a helyszínre az út folytatása végett.⁵³¹

3.3.4. Tájékoztatáshoz való jog

Járattörlést, illetve késést eredményező helyzetekben a fuvarozónak – ideértve az autóbusz-állomást üzemeltetőt is – a tervezett indulást követő maximum 30 perces időintervallumban mindenki számára hozzáférhető módon tájékoztatni kell az utasokat az eseményekről, és a várható indulási időről, amint erről bővebb információval rendelkezik.

Az utazás átszervezése során előnyt élveznek azok az utasok, akik a járat törlés vagy késés következtében csatlakozó járatukat késik le. Ilyenkor a fuvarozótól elvárható az, hogy minden ésszerű intézkedést megtegyen az utasok e csoportjának tájékoztatása érdekében, aminek ki kell terjednie a választható csatlakozási lehetőségekről szóló felvilágosításra is.

A tájékoztatáshoz való jog tekintetében kiemelt státusszal rendelkeznek a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek is, hiszen az ő tájékoztatásuk során a fuvarozónak különös figyelmet kell fordítania arra, hogy olyan módon informálja őket a helyzetről, ami akadálymentesen eljuthat hozzájuk.⁵³² Ha a fuvarozónak módjában áll, akkor elektronikus úton is biztosítania kell az információáramlást, így például azon utasok számára, akik a késéssel vagy törléssel érintett járat egy későbbi megállójában várják annak megérkezését.⁵³³

3.3.5. Az utast megillető segítségnyújtáshoz való jog

Az autóbusz járatok törlése következtében a fuvarozónak díjmentesen gondoskodnia kell az utasok ellátásáról, amennyiben az utazás tervezett időtartama a 3 óra hosszát

⁵³¹ 181/2011/EU rendelet (3) bekezdés.

⁵³² Amennyiben például egy vak személyről van szó, akkor a rendelet Preambuluma alapján Braille-írással, nagybetűs szedéssel, vagy hangfelvétellel kell tájékoztatni őt a helyzetről, míg egy süket vagy nagyothalló személyt mindenképpen írásban kell tájékoztatni, míg egy mozgássérült személlyel szemben a tájékoztató közlemény utashoz történő eljuttatása fontos, hiszen a példákban foglalt formák minősülnek olyan módon közölt tájékoztatásnak, amit a fogyatékkal élő vagy mozgássérült személy is meg tudja ismerni, érteni.

⁵³³ 181/2011/EU rendelet 20. cikk.

meghaladja, illetve ha ezen járatok autóbusz-állomásról való indulása több mint 90 percet késik. A fuvarozó, amennyiben az autóbusz-állomáson rendelkezésére állnak vagy ésszerűen odaszállíthatóak a szükséges élelmiszerek, úgy a késésből eredő várakozási idővel arányosan kisétkezést, ételt és frissítőket kell, hogy felajánljon az utasoknak. Ha a személyszállítás késedelmes megkezdése következtében az utasok egy vagy több éjszakára a helyszínen maradnak, úgy köteles a fuvarozó éjszakai szállásról és az utasok oda történő szállításáról gondoskodni. A balesettel érintett utasokhoz hasonlóan itt is megengedi a Rendelet a fuvarozónak, hogy korlátozza azt az összeget, amit az utasok elszállásolására köteles fordítani. A fuvarozó ennél fogva kikötheti, hogy éjszakánként és utasonként maximum 80 EUR szállásköltséget térít meg, és ezt sem kell a várakozás teljes hosszára megtérítenie, csupán az első két éjszakára vonatkozólag.⁵³⁴ Ebben az esetben arra is lehetősége van, hogy teljes egészében mentesüljön a szállásköltségek megtérítésére irányuló kötelezettsége alól, ha a járatkimaradás vagy a járat késése olyan kedvezőtlen időjárási viszony vagy nagyobb természeti katasztrófa következménye, amely a járat biztonságos üzemeltetését veszélyeztette, tehát elháríthatatlan külső oknak minősül.⁵³⁵

A légiutasok jogaival és a légitársaságokat terhelő felelősséggel összehasonlítva ezt a helyzetet, megállapítható, hogy a légitársaságok helyzete terhesebb az autóbuszal személyszállítást végző fuvarozókhöz képest. A McDonagh kontra Ryanair ügyben⁵³⁶ az Európai Unió Bíróságának ítélete szerint ugyanis a légitársaságoknak akkor is meg kell térítenie az utas éjszakai szállásának költségét, ha a 261/2004/EK Rendelet értelmében mentesül az őt terhelő objektív felelősség alól az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, mint rendkívüli körülmények miatt. Az Európai Unió Bíróságának döntése nyomán tehát bármilyen természeti katasztrófa is következzen be, a légitársaságoknak meg kell térítenie a több ezer vagy több millió utas elszállásolásának költségét, akár több hetes időtartamra is. Úgy vélem, hogy ez méltánytalan a légitársaságokra nézve, és óriási költségeket ró rájuk. Véleményem szerint a különböző közlekedési eszközöket igénybe vevő utasok és a szolgáltatók között nem kellene ilyen mértékű különbséget tenni ezen a téren, mert az indokolatlan. Azonos alapra kellene helyezni a különböző eszközökkel személyszállítást végző

⁵³⁴ 181/2011/EU rendelet 21. cikk a) és b) pontok.

⁵³⁵ 181/2011/EU rendelet 23. cikk (2) bekezdés.

⁵³⁶ C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair ügy. Az ügyben a Ryanair az Eyjafjallajökull vulkán kitörése miatt kényszerült törölni járatát, és McDonagh úr csak 6 nap múlva, a légtérzár feloldását követően tudta folytatni útját.

fuvarozók mentesülését, amennyiben a késedelmes szállítás vagy járat törlésének indoka a járatok biztonságos működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek fennállása.

Az autóbusszal személyszállítást folytató fuvarozó egy esetben teljesen mentesül a Rendelet IV. fejezetében rögzített, a járatok késése, kimaradása vagy a beszállás megtagadása miatt őt terhelő kötelezettségek alól, amennyiben az utas nyílt menetjeggyel utazik. A nyílt menetjegy egy olyan menetjegyet jelent, amelyen nincs feltüntetve az indulás ideje. Amint feltüntetik az indulás idejét, vagy utazási igazolvánnyal illetve bérlettel rendelkező utasról van szó, akkor nem illeti meg ez a kedvezmény a fuvarozót.⁵³⁷

Ha az utasnak olyan kára is keletkezik, amely nem térül meg a Rendelet járatok késésére és törlésére vonatkozó felelősségi szabályok alkalmazása ellenére sem, úgy az utast megilleti az a jog, hogy a nemzeti jog alapján a nemzeti bíróságuk előtt terjesszenek elő kártérítési keresetet.⁵³⁸

3.4. Fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek helyzete

A tömegközlekedési szektor, így különösen az autóbuszjáratok igénybevételéhez a fogyatékkal élő és a fogyatékos, életkor vagy egyéb tényező miatt csökkent mozgásképességű személyeknek a többi állampolgárhoz hasonló lehetőséget kell biztosítani, hiszen ezeket a személyeket a többi állampolgárral azonos jogok illetik meg a szabad mozgás, a szabad helyválasztás és a megkülönböztetés-mentesség tekintetében. Az Európai Unió az utasjogok területén kialakított egy egységes fogalom-meghatározást a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek tekintetében, aminek következtében a légitözlekedésben,⁵³⁹ az autóbuszos közlekedésben, a vasúti és vízi közlekedésben ugyanolyan tulajdonságok alapján minősítünk valakit fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személynek. A fogalom meghatározása azért kiemelt jelentőségű, mert ezekkel a személyekkel szemben szerződéskötési és szállítási kötelezettség terheli a különböző fuvarozókat, vagyis a fogyatékos és csökkent

⁵³⁷ 181/2011/EU rendelet 23. cikk (1) bekezdés.

⁵³⁸ 181/2011/EU rendelet 22. cikk.

⁵³⁹ A légitözlekedésben külön rendelet rendelkezik a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyekről (az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól), míg a többi (időben későbbi) szabályozás esetén ezek a szabályok beemelésre kerültek az utasjogokat szabályozó rendeletek törzsszövegébe.

mozgásképeségű személyeket megilleti a közlekedéshez való jog. Megtagadni ezeknek a jogoknak az érvényesítését csak nyomós egészségügyi vagy biztonsági kockázatokra hivatkozva lehet.

Ezek alapján pótdíj felszámítása nélkül biztosítani kell a fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképeségű személyeknek az autóbuszokon való helyfoglalást, menetjegy kiállítását, és a fuvarozónak segítséget kell nyújtania, azaz lehetővé kell tennie az ilyen személyek beszállását a jármű fedélzetére.⁵⁴⁰ Kivételt jelent⁵⁴¹ azonban a szabályozás alól, és erre hivatkozva megtagadható ilyen személy szállítása, ha az a nemzetközi, uniós vagy nemzeti jogban előírt biztonsági követelményeknek vagy hatáskörrel rendelkező hatóságok által meghatározott egészségügyi és biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében szükséges; továbbá ha a szállítási feltételek – úgy mint a jármű és az infrastruktúra kialakítása – okán ezen személyek biztonságos ki- és beszállítása, fuvarozása nem kivitelezhető.

Amennyiben biztonsági okból megtagadja a fuvarozó a fogyatékos vagy csökkent mozgásképeségű személy szállítását, tájékoztatni kell őt, illetve amennyiben kísérővel utazik, kísérőjét⁵⁴² is a fuvarozó által üzemeltetett, elfogadható alternatív járatról. Az utast választása szerint megilleti a menetjegy árának visszatérítése vagy az út folytatása azáltal, hogy az útvonalat módosítják, és ezen az új útvonalon biztosítható a személy szállítása.

A Rendelet szabályozza azt, hogy a fogyatékos és csökkent mozgásképeségű személyek szervezeteivel együttműködve a fuvarozók lehetőségeikhez mérten akadálymentesítsék az állomásokat, autóbuzsmegállókat, a tagállamok jelöljék ki azokat a megállókat, amelyek mozgássérült-barátnak minősülnek, valamint a fuvarozó és közreműködői – mint az autóbuszsofőrök – segítsék a fogyatékos és mozgássérült személyeket a fel és leszállásban.⁵⁴³

A Rendelet biztosít még egy fontos jogot a fogyatékos és csökkent mozgásképeségű személyeknek, a képzett autóbuszvezetőhöz való jogot.⁵⁴⁴ Azt értjük alatta, hogy az utazóközönséggel kapcsolatba kerülő munkavállalóiknak, így különösen az autóbuszvezetőknek olyan képzésben kell részesülniük, amellyel a speciális igényekkel bíró utasokat megfelelő segítségben tudják részesíteni, ezáltal elősegítve azt, hogy

⁵⁴⁰ 181/2011/EU rendelet 9. cikk (1)-(2) bekezdés.

⁵⁴¹ 181/2011/EU rendelet 10. cikk (1) bekezdés a) és b) pontok.

⁵⁴² A rendelet alapján (10. cikk (4) bekezdés) a kísérőt díjmentesen kell szállítani.

⁵⁴³ 181/2011/EU rendelet 11., 12., 13. és 14. cikkek.

⁵⁴⁴ 181/2011/EU rendelet 16. cikk (1) bekezdés b) pont és (2) bekezdés.

problémamentesen igénybe tudják venni a tömegközlekedés e formáját. Erről a képzésről az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezik.⁵⁴⁵

A fuvarozók e kötelezettségének való megfelelést azonban a tagállamoknak is elő kell segíteniük, azáltal, hogy az infrastruktúrát fejlesztik és támogatják abban a fuvarozást végző vállalatokat, hogy az általuk épített új vagy felújítás előtt álló pályaudvarok kialakítása,⁵⁴⁶ a szállítóeszközök műszaki kialakítása lehetőségekhez mérten mozgássérült-barát legyen.

3.5. Összegzés

Megállapítható a 181/2011/EU Rendeletéről, hogy magán viseli meghozatalának folyamatát. Ez alatt azt a tényt értem, hogy az utasjogok közül ez volt az utolsó terület, amely uniós szinten szabályoztak. Az Európai Parlament és a Tanács már látta a légiutasok és vasúti utasok jogait rendező rendeletek alkalmazása során felmerülő problémákat, és igyekezett ezeket kiküszöbölni. Ezen túl teret engedtek a nemzeti szabályoknak, ami annak is köszönhető, hogy bár nem volt hatályos szabályozása az autóbusszal közlekedésnek a tagállamokban, azonban a szabályozás közös kiindulópontja a gépjárművek, mint veszélyes üzemek használata. A gépjárművekkel közlekedés és azokkal végzett tevékenység veszélyes üzemi tevékenységnek minősül, ahol az üzembentartót objektív, vétkességtől – felróhatóságtól – független felelősség terheli. Egy ilyen alapokon nyugvó jogintézmény esetén az Európai Unió jogalkotó szervei nyugodtan támaszkodhatnak a közös európai alapokra.

A visszautasított beszállás és a légi járatok törlése vagy hosszú távú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártérítés közös szabályai megállapításáról rendelkező 261/2004/EK Rendelet kritikájaként említhető, hogy a járat törlés és késés esetén a légitársaságokat terhelő kártérítési kötelezettség mércéje az út hossza kilométerben meghatározva. Ezzel szemben a 181/2011/EU Rendelet pozitívumaként elmondható az, hogy bár itt is találkozunk egy kilométerben kifejezett kitéttel, azonban a járat törlés és a késés jogkövetkezményeit az eltelt idő és a járat menetidejéhez viszonyítva

⁵⁴⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK (2003. július 15.) irányelve az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 61/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról.

⁵⁴⁶ A pályaudvarok ilyen kialakítását a rendelet „design for all” tervezésnek nevezi.

alkalmazzuk. A kilométer, mint mértékegység abból a szempontból bír csak jelentőséggel, hogy egy menetrend szerinti járatot rövidtávú vagy hosszútávú járatnak minősítünk. A járat típusa közötti különbségtétel az alapját jelenti az utasokat megillető jogoknak, így nyilvánvalóan több jog illeti meg azt az utast, aki hosszabb távra vásárolja meg, magasabb összegért menetjegyét, mint a rövidtávú, például városon belüli helyi közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevő utasokat.

A Rendelettről valódi kritikai észrevételek és a szabályozás felülvizsgálatához kapcsolódó de lege ferenda javaslatok csak azután vonhatóak le, miután szabályai hatályba léptek és ténylegesen is alkalmazásra kerültek az autóbusszal történő tömegközlekedésben.

4. A négy utasjogi terület szabályainak összevetése

Az utasjogok szabályozása az Európai Unióban viszonylag új jelenségnek számít, eltekintve a légiutasok helyzetétől. A légitársaságokat terhelő felelősség és az utasokat megillető jogok ugyanis már egészen korán, nem sokkal a szervezett utazásokra vonatkozó 90/314/EGK irányelv megalkotását követően lefektetésre kerültek. A jelenleg hatályban lévő 261/2004/EK Rendelet azonban sokat változtatott a helyzeten, még hatásosabb védelmet biztosítva az utasoknak. Közös a két uniós jogszabályban, hogy szakítva az utazási szerződés korábbi szabályozási jellegével, megteremtették az utazási vállalkozók és a légitársaságok objektív felelősségét.

Az Európai Parlament és a Tanács a többi személyszállítási módnál is ezt a szabályozási modellt követte, életre hívva ezzel a vasúttársaságok, a vízi személyszállítást végző szállítók és az autóbusszal közúti személyszállítást végző fuvarozók vétkességétől – felróhatóságtól – független felelősségét.

Amennyiben a négy utasjogi területet vizsgáljuk, több azonosságot és különbséget is felfedezhetünk. A legszembeűnőbb azonosság, hogy a négy területen nem jogharmonizáció volt az uniós jogalkotó célja, hanem a jogegységesítés. Mind a négy jogszabályt ennek megfelelően rendeleti formában fogadták el, ami valamennyi tagállamban közvetlenül alkalmazandó. Azért is lehet eltérő a szervezett utazásokra vonatkozó szabályozás formája, mert annak a tagállamokban már voltak előzményei, míg ez a négy utasjogi terület legfeljebb nemzetközi egyezmények szintjén volt szabályozva.

Azonosságnak tekinthetjük még a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek helyzetének megítélését, közlekedésének elősegítésére tett lépéseket. Találunk azért apró különbségeket is, de összességében elmondható, hogy az Európai Unióban egységes védelemben részesülnek a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek. Megilleti őket a közlekedéshez való jog, ami abban nyilvánul meg, hogy védett tulajdonságaikra alapozva nem tagadható meg tőlük a szállítás, tehát a fuvarozókat szállítási kötelezettség terheli, kizárólag a rendeletekben foglalt okokból lehet azt megtagadni. Ezen túl megilleti őket a képzett személyhez való jog, és az, hogy pótdíj felszámítása nélkül élvezhessék a szállítás során a fuvarozók segítségét. A cél lényegében az, hogy megkülönböztetés-mentes feltételekkel tudják igénybe venni a tömegközlekedés valamennyi formáját. A fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyeknél fontosnak tartom annak megemlítését is, mint közös pontot a rendeletekben, hogy amennyiben a mozgást segítő eszközökben keletkezik kár, akkor nincs meghatározva a kártérítés maximuma, más poggyásztípusokkal ellentétben, hanem a fuvarozók a tényleges kár megtérítésére kötelesek. A tényleges károkat úgy határozzák meg a rendeletek, hogy a mozgást segítő eszközök javítására, ha pedig ez nem lehetséges, akkor új állapotban való pótlására kötelesek a szállítók.

Három rendelet egységes a fentiekén túl még abban is, hogy kiemelik a késésre, járatotlanságra, csatlakozás-mulasztásra vonatkozó fuvarozói felelősséget, a balesetekből eredő személyi sérülések szabályainál azonban visszautalnak a területen elfogadott nemzetközi egyezményekre, és azoknak beemelik részletszabályait szövegükbe. Egyedüli kivételt az autóbuszos közlekedés jelent. Időben az e területre vonatkozó rendelet a legkésőbbi, hiszen 2013. március 1-jén lépett hatályba, és korábban nem vélték olyan fontosnak a közlekedésnek ezt a módját, hogy nemzetközi szinten is szabályozták volna.

Hasonlóan épül fel a szabályozás abban a tekintetben is, hogy az utasok halála, testi sérülése következtében a fuvarozók felelősségét nagyjából azonos határok közé szorítják a nemzetközi jogalkotók, a nemzetközi egyezményekben részes államok. A Montreali és Athéni Egyezmény 250.000 SDR-ben maximalizálja a kártérítési felelősséget, míg a Berni Egyezmény (Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény) egy kicsit alacsonyabban, 175.000 SDR-ben rögzíti a kártérítés felső határát. Fontos azonban annak tisztázása, hogy ha kiderül, a fuvarozó szándékos magatartásával maga idézte elő a balesetet, felelőssége korlátlanul válik. A buszos közlekedésben előforduló balesetknél a 181/2011/EU Rendelet a kártérítés megállapítását a tagállamok belső

jogszabályaira bízva, azzal a kitételrel, hogy a kártérítés felső összeghatára nem lehet kevesebb, mint 220.000 EUR, ami körülbelül 191.000 SDR-nek felel meg, tehát a vasúttársaságok felelősségének mértékéhez áll közelebb. Érdekesnek tartom azt, hogy pont azon a két területen írja elő a jogalkotó, hogy a fuvarozók kötelező felelősségbiztosítással rendelkezzenek, ahol a legalacsonyabb a felelősségük mértéke, tehát a vasúttársaságoknál és a busztársaságoknál, míg a légitársaságoknál és hajózási vállalatoknál nem rögzít ilyen kötelezettséget. Véleményem szerint utóbbi két esetben is indokolt lenne, különösen, ha figyelembe vesszük a baleseti felelősségen túl a légitársaságokat terhelő felelősséget.

A légitársaságok felelősségéről megállapítható az, hogy jóval nagyobb terhet ró az ágazatra, mint a többi személyszállítást végző fuvarozóra. Amennyiben a légitársaságok járatai késnek, vagy törlik azokat, úgy fix összegű kártérítést kell fizetniük az utasoknak, amit nem a jegy árához viszonyítva határoztak meg, hanem a repülőút hosszához. Előfordulhat így, hogy a repülőjegy árának többszörösét kell visszafizetnie a fuvarozónak, ha az Európán belüli repülőjegy-árakkal számolunk, vagy ha a fapados járatok által alkalmazott árpolitikára gondolunk. Rendkívüli körülmények bekövetkezésekor ugyan mentesülhetnek a kártérítési felelősség alól, azonban csak nagyon szűk körben van erre lehetőségük az uniós esetjog alapján. Tényleges számadatokkal is alátámasztva állításaimat, nézzük meg, mely fuvarozót milyen fizetési kötelezettség terhel késés és járateltérés esetén. A légitársaságokban ez a mérték 250, 400 és 600 EUR a távolságtól függően. A vízi közlekedésben a kártérítés összegének minimuma a menetjegy árának 25%-a, míg maximuma a menetjegy árának 50%-át jelenti. A két mérték attól függően kerül alkalmazásra, hogy a vízi járat mennyivel több idő alatt teljesítette a távot. Az autóbuzsós közlekedésben a menetjegy ár 50%-ának megfelelő mértékű kártérítésre kötelezhető a fuvarozó, amennyiben járata késik, vagy nem üzemel. Vasúti közlekedésben 60-119 perces késés között a menetjegy árának 25%-át köteles visszatéríteni a vasúttársaság, míg 120 percet meghaladó késésnél a menetjegy árának 50%-a jár vissza. Az Európai Unió Bíróságának döntése alapján e felelősség alól még vis maior okozta esetekben sincs módja mentesülni a vasúttársaságnak. Vasúti és vízi közlekedésben még ilyen mértékű kártérítési kötelezettség sem terheli a fuvarozást végző vállalkozásokat, ha a megadott százalékokkal számolt kártérítés mértéke nem éri el vonatjegynél a 4 EUR-t, vízi közlekedésnél pedig a 6 EUR-t.

További különbséget jelent az, hogy ha a késés vagy járatörlés miatt éjszakai tartózkodás is szükségessé válik, akkor melyik fuvarozónak milyen ellátást kell térítenie. Az Európai Unió Bíróságának egyik friss döntése nyomán a légitársaságoknál ezt a felelősséget úgy kell értelmezni, ami összeghatárra tekintet nélkül, a késés teljes időtartamára és akkor is kötelezi a légitársaságokat éjszakai szállás és ellátás biztosítására, ha a járat késésének vagy törlésének indoka rendkívüli körülmény, például vulkánkitörés. Ezzel szemben a busztársaságoknak maximum két éjszakát kell téríteniük, és az utas nem választhat olyan szállást, aminek éjszakánkénti költsége a 80 EUR-t meghaladja. A vízi közlekedésben ugyanez a szabály érvényesül, annyi különbséggel, hogy három éjszaka szállásköltségét kell megtérítenie a hajózási vállalatnak. Mindkét ágazat fuvarozóit mentesítik a rendeletek ez alól a kötelezettség alól, ha vis maior, tehát tevékenységi körükön kívül eső elháríthatatlan ok okozza a késést. A vasúttársaságok szállásbiztosítási és ellátási kötelezettségénél nincs meghatározva ilyen korlát, és a szabályozás nem utal arra sem, hogy rendkívüli körülmények esetén kötelezhetőek-e a vasúttársaságok az utasaik ellátására, elszállásolására. Ilyen tényállással ugyan még nem került az Európai Unió Bíróságához ügy, azonban a késés, csatlakozásmulasztás és járatörlés következtében a vasúti fuvarozót terhelő felelősséget módjában volt értelmeznie a Bíróságnak. Az ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Kommission ügyben⁵⁴⁷ a Bíróság megállapította, hogy a Rendelet IV. fejezetében foglalt esetekben nincs lehetőség a felelősség alóli mentesülésre. Mivel a vasúttársaságok elszállásolási kötelezettsége is ezen fejezetben kerül szabályozásra, így bár a Bíróság nem konkrétan erre az ügyre állapította meg, e tekintetben is korlátlan felelősség terheli a vasúttársaságokat az utasok elszállásolása és ellátása tekintetében. Mind inkább kirajzolódni látszik az az irányvonal, mely szerint a légitársaságok felelősségével analóg módon állapítja meg a vasúttársaságok felelősségét a Bíróság. Véleményem szerint ezért célszerű lenne mindkét területet minél hamarabb újraszabályozni, és ezt a kérdéskört újraszabályozni. A négy személyszállítási ágazatban különbség tapasztalható a panasztételi eljárásban is. A vízi közlekedést igénybe vevő utasnak 2 hónapon belül kell bejelentenie szolgáltatással kapcsolatos panaszát, amit a fuvarozónak 1 hónapon belül meg kell válaszolni, vagy legalább tájékoztatnia kell az utast arról, hogy 2 hónapon belül döntést hoz az ügyben. Hasonlóan van szabályozva a buszos közlekedésben is a panasztétel. Az

⁵⁴⁷ C-509/11. sz. ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Kommission és Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ügy

utasnak ekkor 3 hónapja van panasza megtételére, még a busztársaságnak 1 hónapon belül kell azt elbírálnia, vagy értesíteni az utas, hogy 3 hónapon belül elbírálja kérelmét. A vasúti közlekedésben nincs arra vonatkozó előírás, hogy meddig kellene az utasnak panaszát közölnie a vasúttársasággal. Azonban a vasúttársaság válaszána közlésére nyitva álló idő már rögzítésre került, a busztársaságokra vonatkozó időkorlátok alkalmazásával. A légi közlekedésben ezzel szemben egyáltalán nincs meghatározva a panaszkezelési mechanizmus, így akár rögtön a hatóságoknál keresheti igazát az utas. Ennek ellenére az esetek többségére az a jellemző, hogy először a légitársasággal próbál egyezkedni az utas, és csak sikertelenség esetén fordul a tagállami szervekhez.

Végül az utolsó szignifikáns különbség a négy ágazatra vonatkozó szabályok között, hogy a tagállamoknak van-e lehetőségük mentesíteni a rendeletekben foglalt felelősségi szabályok alól a fuvarozókat a rendelet hatályba lépésétől számított meghatározott ideig. A légi közlekedésben erre abszolút nincs lehetőség, míg a többi közlekedési szektorban van. A vízi szállítók az első két évre mentesíthetők a rendelet alkalmazása alól, ha a bruttó 300 tonnát nem haladja meg a tengerjáró utasszállító súlya, és az kizárólag belvízi közlekedésben vesz részt. A vízi személyszállításban időkorlát nélkül mentesíthetők a rendeletben előírt kötelezettségek alól azok a szállítók, amelyek közszolgáltatási kötelezettségek vagy közszolgáltatási szerződések által szabályozott szolgáltatást végeznek, és az utasoknak biztosított nemzeti jogosultságok legalább olyan védelmet nyújtanak, mint az 1177/2010/EU Rendelet. A busztársaságok az első négy évre mentesíthetők a szabályok alól, ha belföldi menetrendszerinti járatot üzemeltetnek. A négy éves ciklus további négy évvel meghosszabbítható. A tagállamok legfeljebb ötéves időtartamra mentesíthetik a belföldi, vagyis városi, külvárosi és regionális vasúti személyszállítást végző vasúttársaságokat a rendeletben foglalt kötelezettségek teljesítése alól, amely ötéves időtartam kétszer meghosszabbítható, alkalmanként újabb öt évvel. Létezik itt egy másik esetkör is, ami olyan vasúti személyszállításra vonatkozik, amelynél a menetrendszerű szolgáltatás jelentős része a Közösség területén kívül valósul meg. Fontos azonban, hogy a rendeletekben biztosított bizonyos alapjogok ilyenkor is megilletik az utasokat.

A négy személyszállítási ágazat helyzetének és kötelezettségeinek összevetésével igazolható, hogy bár valamennyi ágazatban objektív a fuvarozók felelőssége, mégis a légi fuvarozási szektorra vonatkozó felelősségi szabályok a legterheesebbek. Véleményem szerint ennek indoka lehet az is, hogy ez a terület került legkorábban szabályozásra, és a többi személyszállítási módra vonatkozó szabályok megalkotásakor

tanultak a légifuvarozás szabályozásának hiányosságaiból és hibáiból, valamint abból, hogy a nem elég részletesen kifejtett definíciók milyen tág teret engedtek az Európai Unió Bírósága jogértelmezésének. Az ellentétek feloldását immár az is nehezíti, hogy a légitársaságok felelősségének kérdéseit a precedensjellegű uniós joggyakorlat bebetonozza, és véleményem szerint a Bizottság még ezért nem kezdeményezte a 261/2004/EK Rendelet felülvizsgálatát.

Záró gondolatok, következtetések

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 objektív felelősség alkalmazását indokolhatja a tevékenység veszélyes volta, az igényérvényesítés megkönnyítésének és gyorsításának biztosítása, valamint valamely károsulti csoport érdekeinek fokozott védelemben részesítése. Az utazási szektorban ezen okok mindegyike indokát adja a szigorú tárgyi felelősség alkalmazásának. Az objektív felelősség felveti a kártérítési jog két alapvető funkciója – a reparáció és a prevenció – közötti jogalkotói prioritások megváltozását is. Míg a magánjog helyreállító szerepéből következően a kártérítési jog elsődlegesen reparatív szempontokat érvényesít, és csak következménye hatása a prevenció hatás, addig az objektív felelősség esetében a reparáció szinte kizárólagos céllá válik.⁵⁴⁸ Mivel a kártérítési felelősség nem függ a károkozó magatartásának vétkes (felróható) voltától, így a védekezés – első megközelítésben – nem elegendő a mentesüléshez, ezért a tevékenységet folytató személy nem motivált a károkozásra vezető helyzetek megelőzésében. Az utazási szektor európai szabályozása azonban éppen a fogyasztóvédelem jellemzően preventív felfogásából következően olyan mentesülési okok kidolgozására törekedett, melyek az utazási szolgáltató tevékeny magatartását kívánják meg, és lehetőséget biztosítanak számára a károk minimalizálására. Ez a megközelítés leginkább abban érhető tetten, hogy még a felelősséget megalapozó okok bekövetkezésekor is motivált az utazási szolgáltató a károk minimalizálásában, az utasok minél teljesebb körű tájékoztatásában, ellátásában.

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

⁵⁴⁸ MARTON Géza: *A polgári jogi felelősség*, Triorg Kft., Budapest, 1992. 60.

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. Utóbbira példa, hogy egy kubai háromcsillagos szálloda a szolgáltatás minősége alapján Európában valószínűleg egycsillagos értékelést kapna. 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. Ha bemutat egy képet, ahol süt a nap, és képaláírásként azt olvashatjuk, hogy „itt mindig süt a nap”, azonban az utasok nyaralása alatt végig rossz idő van, akkor az utas joggal követelhet díjleszállítást és kártérítést, arra hivatkozva, hogy nem tájékoztatta őt megfelelően az utazási vállalkozás az éghajlatról. 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 (üzleten kívüli kereskedés, távollévők között kötött szerződések,

szállás időben megosztott használati jogának megszerzésére irányuló szerződés, elektronikus kereskedelem, stb.) 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 elvárt 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.⁵⁴⁹

Az utazási szerződések szabályainak közelítése után új irányzatként a szektorspecifikus utasjogok megalkotására helyezte az Európai Unió a hangsúlyt. Ennek elsődleges indoka, hogy a már említett univerzális nemzetközi egyezmények a belső piac kialakítását követően már nem voltak alkalmazhatók a személysérüléssel járó balesetek és poggyászkárok esetén, amennyiben ezen károk az Európai Unión belül merültek fel. 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. Vélhetően azért volt alkalma az Európai Unió jogalkotó szerveinek a jogegységesítést eredményező és eltérést nem engedő rendeleti formát alkalmaznia, mert a korábban valamennyi tagállam részvételével alkalmazott nemzetközi egyezmények szintén kógens szabályokat tartalmaztak.

Az utazási szerződések joganyagához képest sokkal több joghézagot tartalmaz, így számos jogvitát generál a légi járatok 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

⁵⁴⁹ Európai Bizottság sajtóközleménye: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-663_hu.htm (letöltés ideje: 2013. július 15.)

légitársaságoknak, addig a járat törlésénél kártérítési kötelezettsége is keletkezik az utasok felé. Még inkább bonyolított a helyzeten az Európai Unió Bírósága azzal, hogy a Sturgeon ügyben arra az álláspontra helyezkedett, hogy három órát meghaladó késés is megalapozza a légitársaságok 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 légitársaságok részét 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. Véleményem szerint nem merülhet fel kétely a tekintetben, hogy a Rendelet megalkotására valóban volt-e hatásköre az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, vagy, hogy a Rendelet érvényes-e. Továbbá az sem képezheti vita tárgyát, hogy a Rendelet szabályaira valóban szükség van, hiszen a légitársaságok közötti gazdasági versenyben gyakran az utas a szenvedő alanya a légitársaságok haszonmaximalizálási törekvéseinek. Éppen a fogyasztóvédelmi irányultságú szabályozás nyújt védelmi hálót az utasok számára. Véleményem szerint az jelenthetné a probléma megoldását, ha 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, még hozzá 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 sávosszisztémát kialakítani,

ami a repülőjegyek árszintjéhez igazodóan, azt meg nem haladó összegekben írná elő az utasok kárpótlását.

Meglehetősen szokatlan egyébként 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 járatotrlés 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 – és az individuális igényérvényesítés elmaradása esetén annak nagyságát is – vélelmezi. A vélelem pedig a kár bekövetkezése 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 légifuvarozó szerződészegése 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 (étkezés, szállás, kommunikációhoz való hozzáférés, stb.) 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 érdekek 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, mint a távolság és a bekövetkezett károk között. 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 járatotrlések 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 légitársaságok szektorra hárított gazdasági terhet. Ezért itt is a repülőjegyek ára és az időtényező figyelembevételével kellene meghatározni a kártérítési összegeket. 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 érkezési szokásokon alapul. Nagyobb étkezésnek minősül a reggeli, ebéd és a vacsora, míg ezek közötti kisebb étkezésnek tekinthető a tízórai, valamint az uzsonna.

Nem csupán a járatok késésének és törlésének elhatárolása, valamint a jogkövetkezmények természete hozott felszínre problémákat a 261/2004/EK rendelet alkalmazása során. Az objektív felelősség alóli mentesülés esetei nincsen ugyanis egyértelműen meghatározva a jogszabályban, és több esetben még a gyakorlat sem határolta le a mentesülési körébe értett eseteket. A mentesülési okok felsorolása nem a Rendelet szövegében, hanem a Preambulumban került elhelyezésre és nem *taxatív*, hanem *exemplifikatív*, példálózó jelleggel. 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 esetre netegre 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 261/2004/EK rendelet szabályai közé nem jelentene bonyolult és hosszadalmas munkafolyamatot sem, 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 261/2004/EK 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. A fogalmak kimunkálatlansága ráadásul az Európai Unió Bíróságának munkaterhét is jelentősen megnöveli, mivel a nemzeti bírók nem vállalkoznak a mentesülési okok értelmezésére, és szinte minden alkalommal, amikor egy ilyen természetű jogvitát kell elbírálniuk, az Európai Unió Bíróságának előzetes döntéshozatali eljárását kezdeményezik, aki megfelelő autoritással rendelkezik a Rendelet szövegének értelmezésére.

A Rendelet személyi hatályát tekintve is felfedezhetünk egy sajátos anomáliát. Nem illeti meg ugyanis a védelem azokat az utasokat, akik ingyenesen vagy kedvezményesen áron jutottak a repülőjegyre. Nem tartom indokoltnak az utasok megkülönböztetését az alapján, hogy ellenérték fejében vagy kedvezményesen, esetleg ingyenesen váltották meg repülőjegyüket. Mondhatjuk azt, hogy ezek az utasok azért nem élveznek előnyöket – annak ellenére, hogy kedvezményesen szerezték repülőjegyüket –, mert valamilyen szolgáltatását korábban már igénybe vették a légitársaságnak vagy

partnerének, aki mintegy ellentételezésként nyújtja ezeknek az utasoknak szolgáltatásait, vagy az utas a légitársaság munkavállalója, és így jut a kedvezményes árú jegyhez. Azonban ezek a körülmények nem szolgáltatnak elegendő indokot arra, hogy a légitársaságok a munkavállalóikat és ezen utasokat hátrányosan megkülönböztessék a többi utastól, amikor azok kedvezményes vagy ingyenes szolgáltatásokat vesznek igénybe. A szerződés ingyenes jellege egyébként sem mentheti fel a kötelezettet a felelősség alól. Bár az európai államok magánjogában jellemző, hogy az ingyenes szerződés kötelezettjének felelősségét általában alacsonyabban határozzák meg a visszterhes szerződés alapján kötelezett fél felelősségéhez képest, azonban a felelősséget egyik esetben sem likvidálja a szerződés ingyenes volta. Ha az ingyenes szerződés kötelezettjét nem terhelné a szerződésszerű szolgáltatás nyújtásának kötelezettsége, megdőlné a jogviszony kötelmi és szerződéses jellege. A kötelelemnek ugyanis pontosan a szolgáltatás kikényszeríthetősége jelenti a legfontosabb sajátosságát. Igaz ez annak ellenére is, hogy az angolszász jogban a szerződés immanens fogalmi eleme a visszterhesség (*consideration*); ennek hiányában kikényszeríthetetlen ígéretről (*promise*) beszélhetünk csak. Nem szabad azonban megfedkezünk arról, hogy az Európai Unió légifurvarozásra megalkotott szabályai egyértelműen fogyasztóvédelmi indíttatásúak, ahol a hangsúly nem egy szerződés visszterhes voltán, hanem a fogyasztó kiszolgáltatott és információhiányos helyzetén van. Függetlenül attól, hogy az ingyenes jeggyel utazók és a légitársaság közötti jogviszonyt szerződésnek tekintjük vagy sem, a fogyasztóvédelem alapszituációja, a fogyasztó és vállalkozás szemben állása mindenképpen tetten érhető a jogviszonyban. A Rendeletben rögzített kártérítési összegek és más szolgáltatások pedig a légitársaságokat fuvarozási kötelezettségük teljesítésére sarkallják. A fentiekben javasolt, jegy árához igazított kártérítési összegek pedig a kedvezményes vagy ingyenes jeggyel utazók kérdését szintén megoldanák, nem érintve a természetbeni szolgáltatásokra (ellátási kötelezettség körébe értett szolgáltatásokra) vonatkozó jogát valamennyi utasnak.

Az Európai Bizottság 2013 márciusában⁵⁵⁰ 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

⁵⁵⁰ Az Európai Bizottság feljegyzése: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-203_hu.htm (letöltés ideje: 2013. április 12.)

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. Így 3500-6000 kilométer közötti utaknál 9 órás késés, 6000 kilométernél hosszabb utak esetén pedig 12 órás késés után részesülnének kártérítésben az utasok. 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. Ez a korlátozás azonban nem vonatkozna a csökkent mozgásképességű utasokra, az őket kísérő személyekre, a kíséret nélkül utazó gyermekekre, a várandós nőkre és az orvosi ellátást igénylő személyekre.⁵⁵¹

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

⁵⁵¹ Lásd még erről: ANGYAL Zoltán: *Új tendenciák a légi utasok jogainak uniós szabályaiban*, Debreceni Jogi Műhely, X. évfolyam, 3. szám, 2013, 1-9.

objektív, felróhatóságtól független kártérítési felelősségi rendszer szabályainak kialakítását tűzték ki célul. Véleményem szerint a nemzetközi jogalkotó célja egy szigorú, objektív alapon nyugvó felelősségi rendszer megalkotása volt, a légitársaságot terhelő kötelezettségnek és az utast megillető jogoknak pedig nincs semmi köze a hivatalos magyar fordításban megjelenő kártalanítás polgári jogi jogintézményéhez. 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, amely a további kártalanításról rendelkezik, visszautalva többek között a Montreali Egyezmény szabályaira, amely nemzetközi egyezmény az utasoknak járó egyedi kártérítést határozza meg. 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 körvonalazódnia az a probléma, ami az Európai Unió Bíróságának egy friss, 2013-as 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 késés vagy járatörlést rendkívüli körülmények okozzák. A Rendelet IV. fejezete – amely a vasúttársaságok kártérítési és ellátási kötelezettségét szabályozza – ugyan kimondja, hogy a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény kimentési lehetőségeit kell alkalmazni a sikeres mentesülés érdekében, azonban az Európai Unió Bírósága ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Kommission ügyben megállapította, hogy az adott fejezet szabályai alól 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 vont 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 légitársaságoknak, és megtéríteni az utasok által szállásra és étkezésekre fordított költségeket. 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.

Az 1371/2007/EK rendeletben 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. Úgy gondolom, hogy senkinek sem érdeke, hogy ez a joghézag később elhúzódó és gazdaságilag valamennyi fél számára terhes jogvitához vezessen, vagy, hogy az Európai Unió Bírósága a légiutasok jogainál tapasztalt kiterjesztő értelmezéssel analóg módon határozza meg a vasúttársaságok felelősségét.

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 járat törlés 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.

A tengeri és belvízi közlekedésben az utasokat megillető jogokról rendelkező jogszabályok nagy hiányossága ugyanakkor, hogy egyáltalán nem kerül rögzítésre az, mit kell a járat késésén és törlésén érteni, illetve hogyan lehet ezeket egymástól elkülöníteni. Míg az autóbusszal utazók jogairól szóló rendelet definiálja ugyan a késés és a törlés fogalmát, azonban nem vázolja fel a köztük lévő határvonalat. Ez alapján a szolgáltatóknak lesz lehetőségük arra, hogy a két eset közötti különbséget

meghatározzák. A rendeleteknek ez a hiányossága egyrészt magyarázható azzal, hogy a két jogintézmény jogkövetkezményei között nincs olyan éles különbség, mint a légi közlekedésben, azonban úgy vélem, mégiscsak 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 (reparáció, kompenzáció, prevenció, esetleg büntetés) 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 légifuvarozók felelősségével kapcsolatban. Ez a bizonytalanság pedig pontosan a szabályozás eredeti célját és hatékonyságát rongja 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 felelőségéről elmondható, hogy bár mind az utazási vállalkozásoknál, mind a légitársaságoknál, vasúttársaságoknál, hajózási vállalkozásoknál és busztársaságoknál objektív felelősségi rendszert hozott létre az Európa Unió, vannak szövegszinten árnyalatnyinak tűnő eltérések, melyek nem az egyes utazási módok és szolgáltatási szektorok sajátosságaira, eltéréseire vezethetők vissza. A jogszabályi részletszabályok különbsége a gyakorlatban azt eredményezi, hogy a szabályok a légitársaságok sokkal szigorúbb, objektívebb felelősségét alapítják meg. Érdeemes 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.

Bibliográfia

Könyvek, tanulmányok:

1. ABDULLAH, Nuraisyah Chua: *Delay Terms' in Airline Contracts: Aspects of UK and Malaysian Law and Practice*, International Travel Law Journal, 2008. 41-51.
2. ABEYRATNE, Ruwantissa: *US/EU Open Skies Agreement – Some Issues*, Journal of Air Law and Commerce, 2007/21.
3. ÁCS Gábor: *Fapados forradalom*, Alinea Kiadó, Budapest, 2007.
4. ALLDREDGE, J. Brent: *Continuing Questions in Aviation Liability Law: Should Article 17 of the Warsaw Convention be Construed to Encompass Physical Manifestations of Emotional and Mental Distress?*, Journal of Air Law and Commerce, 2002. 1345-1374.
5. ANDEMARIAM, Senai W.: *Does the Montreal Convention of 1999 Require that a Notice be Given to Passengers? What is the Validity to a Notice of a Choice of Forum Clause Under Montreal 1999?*, Journal of Air Law and Commerce, 2006. 251-294.
6. ANGYAL Zoltán: *Az Európai Bíróság és légi közlekedés védelme, avagy milyen következményekkel járhat egy rendelet mellékletének ki nem hirdetése?*, In: Európai Tükör, 2009/7-8. 102-112.
7. ANGYAL Zoltán: *Légiközlekedési jog az Európai Unióban*, HVG-Orac, Budapest, 2011.
8. ANGYAL Zoltán: *Légiközlekedési alapfogalmak az Európai Bíróság esetjogában*, Miskolci Jogi Szemle, 2010/1. 12-30.
9. ANGYAL Zoltán: *Right to care in the event of cancellation of a flight due to volcanic eruption*, In: European Integration Studies, Volume 10, Number 1, 2013, Miskolc, 103-111.
10. ANGYAL Zoltán: *The validity of Regulations in the case-law of the European Court of Justice: The IATA Case*, In: MAGOS, Ioana – STOIAN, Monica (szerk.): *European legal studies and research: Conference of PhD Students in Law*, Bukarest, Románia, 2010. 33-45.
11. ANGYAL Zoltán: *Új tendenciák a légi utasok jogainak uniós szabályaiban*, Debreceni Jogi Műhely, X. évfolyam, 3. szám, 2013, 1-9.
12. ARNOLD Kinga: *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding*,

- Cancellation and Long Delay of Flights*, Air and Space Law, 2007/2. 93-107.
13. ARNOLD, Kinga – LEON, Pablo Mendes de: *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, 2010/2. 91-112.
 14. ASZTALOS László: *Szankció és felelősség a polgári jogban*, In: *Felelősség és szankció a jogban*, KJK, Budapest, 1980.
 15. BALÁZS Tamás: *A felelősség intézménye a pandektisztikában*, Jogtörténeti szemle, az Eötvös Loránd Tudományegyetem Magyar Állam- és Jogtörténeti Tanszékének közleményei, 1992/2. sz.
 16. BALDWIN, Timothy: *The Constitutional Right to Travel: are some forms of transportation more equal than others?*, Northwestern Journal of Law and Social Policy, Summer 2006. 213-266.
 17. BALFOUR, John: *Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*, Air and Space Law, 2010/1. 71-75.
 18. BALFOUR, John: *The “Extraordinary Circumstances” Defense, in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia*, German Journal of Air and Space Law (ZLW), 2009. 224-231.
 19. BALFOUR, John: *The Montreal Convention 1999 – A Solution to the Limitations of the Warsaw Convention?*, International Travel Law Journal, 1999. 113-117.
 20. BAMFORD, Ruth: *Air Passenger Rights*, International Travel Law Journal, 2007. 74-80.
 21. BARANYAI András – DIENES Katalin: *Utazási szerződések a Fogyasztóvédelmi Felügyelőség gyakorlatában*, Cég és Jog 2002/7-8. 30-33.
 22. BÁRTFAI – CSEKE – KERTÉSZ – NÉMETH – WALLACHER: *Szerződési jog-fogyasztóvédelem*, HVG-Orac, Budapest, 2000.
 23. BATRA, J. C.: *Modernization of the Warsaw System – Montreal 1999*, Journal of Air Law & Commerce Overview, 1999-2000/65. 429-430.
 24. BEALE, Joseph H. Jr.: *The Creation of the Relation of Carrier and Passenger*, Harvard Law Review, 1905-1906. 250-266.
 25. BERLINGIERI, Francesco: *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, Uniform Law Review, 2003/1-2. 265-280.
 26. BÍRÓ Endre: *Miért felel az utazási iroda s miért nem? Az utazási iroda jogi felelősségéről az utazási szerződésbe foglalt szolgáltatásokért*, Magyar Jog, 2000/3., 174-176.

27. BÍRÓ György: *Kötelmi jog*, Novotni Kiadó, Miskolc, 2006.
28. BLANCHARD, Elliott: *Terminal 250: Federal Regulation of Airline Overbooking*, New York University Law Review, 2004. 1799-1832.
29. BOFILL, Gloria: *Passenger Rights Take Off*, International Travel Law Journal, 2003. 196-200.
30. BREAKEY, Peter: *Airline Passenger's Rights Fall Victim to Market Forces*, International Travel Law Journal, 2008. 81-82.
31. BRÓDY János: *A jogszerű sztrájk kritériumainak nemzetközi és magyar standardjai*, Jogtudományi Közlöny, 2000/11. 439-447.
32. BUFF, Andrea L.: *Reforming the Liability Provisions of the Warsaw Convention: Does the IATA Inter-carrier Agreement Eliminate the Need to Amend the Convention?*, Fordham International Law Journal, 1996/5. 1767-1838.
33. BURIÁN László – KECSKÉS László – VÖRÖS Imre: *Magyar nemzetközi kollíziós magánjog, Európai kitekintéssel*, Budapest, Krim Bt., 2006.
34. Case Report: Payless Travel LTD v BABA Krupa Holidays [2004] EWCA Civ 472, (Court of Appeal (Civil Decision) 26 March 2004.), International Travel Law Journal, 2005. 26-33.
35. CHAPMAN, Michael: *Travel Litigation Update*, International Travel Law Journal, 2007. 139-143.
36. CHENG, Bin: *A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999)*, International and Comparative Law Quarterly, 2004. 833-860.
37. CHUAH, Jack Teo Cheng: *Breaking Convention: When is a Carrier's Limit of Liability Under the Warsaw Convention Broken? Beyond Beryl Claire Clarke & Ors v. Silkair (Singapore) PTE LTD.*, Singapore Academy of Law Journal, 2003. 1-29.
38. COOPER, John C.: *United States Participation in Drafting Paris Convention 1919*, Journal of Air Law and Commerce, 1951. 266-280.
39. CROON, Jochem: *Placing Wallentin-Hermann in line with Continuing Airworthiness – A Possible Guide for Enforcers of EC Regulation 261/2004*, Air and Space Law, 2011/1. 1-6.
40. CROON, Jochem: *"Wallentin-Hermann" and a Safe Flight. In Aviation there are No Minimum Rules on Maintenance*, German Journal of Air and Space Law (ZLW), 2012/4. 609-617.
41. CSÉCSY Andrea: *A polgári jogi kárfelelősség jogintézményének fejlődése a római*

- jogtól napjainkig*, Studia Iurisprudentiae Doctorandorum Miskolciensium, Bíbor Kiadó, Miskolc, 2004. 71-93.
42. CSÉCSY Andrea: *A szerződések hibás teljesítése*, In: JOÓ Imre – MORVAI Gábor (szerk.): *Fogyasztóvédelmi ismeretek*, FOME, Debrecen, 2010. 115-130.
43. CSÉCSY Andrea: *A szerződések hibás teljesítése, szavatosság, jótállás, minőségi kifogások*, In: SZIKORA Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, Debrecen, 2010. 71-96.
44. CSÉCSY Andrea: *A szerződésszegés jogintézményének kialakulása a magyar magánjogban*, Collectio Iuridica Universitatis Debreciensis II., Multiplex Media Debrecen University Press, Debrecen, 2002/2. 93-110.
45. CSÉCSY Andrea: *A szerződésszegésről de lege ferenda*, In: BÍRÓ György – SZALMA József (szerk.): *Kötelmi jogi kodifikációs tanulmányok (2003-2005)*, Novotni Kiadó, Miskolc, 2005. 290-310.
46. CSÉCSY Andrea: *A veszélyes üzemi felelősség*, In: FÉZER Tamás (szerk.): *A kártérítési jog magyarázata*, Complex Kiadó, Budapest, 2010. 163-175.
47. CSÉCSY Andrea: *Előreláthatósági klauzula a szerződések jogában*, Debreceni Jogi Műhely, 2009/1.
48. CSÉCSY Andrea: *Szerződésszegés*, In: OSZTOVITS András (szerk.): *A Polgári Törvénykönyv magyarázata I.*, Opten Kiadó, Budapest, 2011. 1065-1136.
49. CSÉCSY- FÉZER- HAJNAL- KÁROLYI- PETKÓ- TÖRŐ: *A kereskedelmi ügyletek joga*, Kapitális, Debrecen, 2012.
50. CSÉCSY- FÉZER- HAJNAL- KÁROLYI- PETKÓ- TÖRŐ: *A gazdasági szféra ügyletei*, Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 2009.
51. CUNNINGHAM, Scott D. – DOYLE, Julia K.: *The Montreal Convention and the Passenger Bill of Rights*, Issues Aviation Law and Policy, 2004-2008. 19125-22002.
52. DAM, Cees Van: *Air Passenger Rights after Sturgeon*, Air and Space Law, 2011/4-5. 259-274.
53. DBERR: *Draft Guidance on the Definition of a “Package”*, International Travel Law Journal, 2007. 144-154.
54. DELPORTE, Luc: *Overbooking by Airlines. What can a Passenger expect in the United States and the European Union?*, International Travel Law Journal, 2005. 88-100.
55. DEMPSEY, Paul Stephen – JOHANSSON, Svante O.: *Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage*, Air and Space

- Law, 2010/3. 207-224.
56. DICKERSON, Thomas A.: *Flight Delays: Rights, Remedies, Damages and Class Actions*, International Travel Law Journal, 2000. 35-41.
57. DICKERSON, Thomas A.: *Recent Developments in US Travel Law*, International Travel Law Journal, 2005. 85-87.
58. DICKERSON, Thomas A.: *The Cruise Passenger's Rights and Remedies*, International Travel Law Journal, 2007. 27-34.
59. DICKERSON, Thomas A.: *The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2001*, International Travel Law Journal, 2001. 192-204.
60. DIETERICH, Katherine R.: *Forum Non Conveniens and the Warsaw Convention: Leaving the Turbulence Behind?*, Hofstra Law Review, 2004-2005. 1507-1542.
61. EÖRSI Gyula: *A jogi felelősség alapproblémái, a polgári jogi felelősség*, Akadémia Kiadó, Budapest, 1961.
62. EÖRSI Gyula: *Kötelmi jog, Általános rész*, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 2004.
63. ERNST, Wolfgang (ed.): *The Development of Traffic Liability*, Cambridge University Press, Cambridge, 2010.
64. European Group of Tort Law: *Principles of European Tort Law*, Springer, Wien/New York, 2005.
65. FAZEKAS Judit: *A fogyasztói szerződések tisztességtelen szerződési feltételeit szabályozó új Európai Unió irányelv és a magyar jog*, Magyar jog, 1995/11. 660-668.
66. FAZEKAS Judit: *Fogyasztóvédelmi jog*, Complex Kiadó, Budapest, 2007.
67. FEHÉR Ferenc: *Az üzletszabályzatok, általános szerződési feltételek egyes jogi kérdései*, Magyar jog, 1982/7. 616-626.
68. FÉZER Tamás: *A nem vagyoni (erkölcsi) sérelmek megítélése a polgári jogban*, HVG-Orac, Budapest, 2011.
69. FÉZER Tamás (szerk.): *A kártérítési jog magyarázata*, Complex Kiadó, Budapest, 2010.
70. FÉZER Tamás: *A polgári jogi felelősség természete*, In: FÉZER Tamás (szerk.): *A kártérítési jog magyarázata*, Complex Kiadó, Budapest, 2010.
71. FÉZER Tamás: *Felelősség a személyhez fűződő jogok megsértéséért – sérelemdíj (nem vagyoni kártérítés)*, In: FÉZER Tamás (szerk.): *A kártérítési jog magyarázata*, Complex Kiadó, Budapest, 2010. 279-315.
72. FÉZER Tamás: *Idegenforgalom, utazási és utazásközvetítő szerződések*, In: SZIKORA

- Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, Debrecen, 2010. 97-126.
73. FÉZER Tamás: *Utazási és utazásközvetítő szerződések, légi utasok jogai*, In: JOÓ Imre – MORVAI Gábor (szerk.): *Fogyasztóvédelmi ismeretek*, FOME, Debrecen, 2010. 166-184.
74. FIELD, Andrew: *Air Travel, Accidents and Injuries: Why the New Montreal Convention is Already Outdated*, *The Dalhousie Law Journal*, 2005. 69-98.
75. FINCHER, James N.: *Watching Liability Limits Under the Warsaw Convention Fly Away, and the IATA Initiative*, *Transnational Law*, 1997. 309-330.
76. FLYNN, Michael: *Travel Agent Liability: The Florida Experience*, *International Travel Law*, 2001. 92-101.
77. FÓNAI Mihály – CSÜRÖS Gabriella (szerk.): *Studia Juvenum*, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kara, Debrecen, 2009.
78. FÖLDI András: *A jogi felelősség fogalmáról*, *Acta Facultatis Politico-Iuridicae Universitatis Scientiarum Budapestinensis De Rolando Eötvös Nominatae*, Tomus XXX., 1988.
79. FÖLDI András: *A kontraktuális és deliktuális felelősség konkurenciájának történetéhez*, *Acta Facultatis Politico-Iuridicae Universitatis Scientiarum Budapestinensis De Rolando Eötvös Nominatae*, Tomus XXVII., 1985.
80. FÖLDI András: *A másért való felelősség a római jogban*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 2004.
81. FÖLDI András - HAMZA Gábor: *A római jog története és intézményei*, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 1996.
82. GÁRDOS Péter: *Az utazási szerződés*, In: VÉKÁS Lajos (szerk.): *A Polgári Törvénykönyv magyarázatokkal*, Complex Kiadó, Budapest, 2013. 737-740.
83. GARSEK, Zachary: *Giving Power back to the Passengers: The Airline Passengers' Bill of Rights*, *Journal of Air Law and Commerce*, 2000-2001. 1187-1224.
84. GOETZ, Andrew R. – VOWLES, Timothy M.: *Progress in Intermodal Passenger Transportation: Private Sector Initiatives*, *Transportation Law Journal*, 2000. 475-497.
85. GÖNCZI- HORVÁTH- STIPTA- ZLINSZKY: *Egyetemes jogtörténet I.*, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 2001.
86. GÖRÖG Márta: *Összehasonlító utazási jog a német, a svájci és a magyar utazási jog tükrében*, *Acta Universitatis Szegediensis. Acta juridica et politica*, Officina Press

- Kft., Szeged, 2002/6.
87. GROSSCHMID Béni: *Fejezetek kötelmi jogunk köréből*, 1. kötet, Grill Könyvkiadó Vállalat, Budapest, 1932.
88. GUYOT, Cedric – DYSON, Helen: *Review of European Union Case Law in the Field of Tourism*, International Travel Law Journal, 2004. 145-155.
89. HAJNAL Zsolt: *A fogyasztóvédelem alapjai*, SZIKORA Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, a Fogyasztóvédők Magyarországi Egyesületének (FOME) kiadványa, Debrecen, 2010. 15-18.
90. HAJNAL Zsolt – SZIKORA Veronika: *A fogyasztóvédelem kialakulása, célja és alapvető intézményei*, In: JOÓ Imre – MORVAI Gábor (szerk.): *Fogyasztóvédelmi ismeretek*, FOME, Debrecen, 2010. 15-35.
91. HAJNAL Zsolt: *A Legfelsőbb Bíróság ítélete a szórólapon hirdetett utazás díjával kapcsolatban*, JeMa, Opten Kiadó, Budapest, 2010/2. 40-43.
92. HAJNAL Zsolt: *A tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatok szabályozásának koncepcionális kérdéseiről*, In: SZIKORA Veronika (szerk.): *A fogyasztóvédelem új irányai az elméletben és a gyakorlatban*, DE-ÁJK Polgári Jogi Tanszékének kiadványa, Debrecen, 2007. 29-39.
93. HAJNAL Zsolt: *Az Európai Unió fogyasztóvédelmi stratégiája*, Kijevi Egyetem Jogtudományi Karának tanulmánykötete, Kijev, 2007. 59-66.
94. HAJNAL Zsolt: *Fogyasztói jogérvényesítés az Európai Unióban*, In: *Értünk való Fogyasztóvédelem, Társadalmi Unió, Civil Szervezetek Országos Tömörülése*, Budapest, 2006. 24-26.
95. HARDING, Jack: *Denied Boarding Compensation – A Turbulent Ride, but here to Stay*, International Travel Law Journal, 2006. 20-23.
96. HARRISON, Jason: *Flight Cancellations and Regulation 261/2004: The Latest Perspective*, International Travel Law Journal, 2006. 201-206.
97. HAVEL, Brian F.: *Does the Warsaw Convention Still Provide the Exclusive Remedy for a Passenger Injured in International Air Transportation?*, Preview of United States Supreme Court Cases, 1998. 60-65.
98. HEDRICK, Robert F.: *Alaska Airlines Flight 261 Plaintiffs Prevail on Damage Issue*, Washington State Bar News, July 2001. 37-40.
99. HUDSON, Manley O.: *Aviation and International Law*, The American Journal of International Law, 1930. 228-240.
100. JACOBSON, Keith: *A Global Perspective on Airline Tort Liability: the Effect of*

- Piamba Cortes v. American Airlines on American Airline Litigation*, Depaul Business Law Journal, 2000-2001. 273-340.
101. JASPER, Margaret C.: *Transportation Law: Passenger Rights and Responsibilities*, Oceana, New York, 2009.
102. JIANDUAN, Wu: *A Milestone of Air Legislation in China – Some Thoughts on the Civil Aviation Law of the People’s Republic of China*, Journal of Air Law and Commerce, 1996-1997. 823-840.
103. JOÓ Imre – MORVAI Gábor (szerk.): *Fogyasztóvédelmi ismeretek*, Fogyasztóvédők Magyarországi Egyesületének (FOME) kiadványa, Debrecen, 2010.
104. JONES, Owain: *When is a Late Flight not a Delayed Flight? The Warsaw Rules Relating to Delay*, Travel Law Journal, 1996. 134-135.
105. JUHÁSZ Zoltán: *Sztrájk és felelősség*, Jogtudományi Közlöny, 2010/5. 239-249.
106. KAJTÁR Edit: *Magyar sztrájkjog a nemzetközi és az európai szabályozás fényében* (PhD értekezés), Pécs, 2011.
107. KARP, Judith R.: *Mile High Assault: Air Carrier Liability under the Warsaw Convention*, Journal of Air Law & Commerce Overview, 2000-2001/66. 1551-1568.
108. KERTÉSZ Ágnes – WALLACHER Lajos: *A fogyasztóval kötött szerződésben tisztességtelennek minősülő kikötésekről szóló 18/1999. (II. 5.) Kormányrendelet és a Polgári Törvénykönyv vonatkozó szabályai*, In: BÁRTFAI – CSEKE – KERTÉSZ – NÉMETH – WALLACHER: *Szerződési jog- fogyasztóvédelem*, HVG-Orac, Budapest, 2000. 53.
109. *Közösségi közlekedési jogszabályok kézikönyve*, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Budapest, 2007.
110. KULISITY Mária: *A sztrájk jogszerűségével összefüggő bírósági gyakorlat*, Pécsi munkajogi közlemények, 2009/2. 73-90.
111. KUTIL, Peter M. – NESS, Andrew D.: *Concurrent Delay: The Challenge to Unravel Competing Causes of Delay*, The Construction Lawyer, 1997. 18-25.
112. LEFFERS, Christiane: *Case Commentary: Emirates Airlines v Diether Schenkel, Case C-173/07*, International Travel Law Journal, 2008. 114-116.
113. LINDLEY, Alison: *Flight Fiascos*, Travel Law Journal, 1996. 140-144.
114. LIPTON, Michael: *Liability Rules Revised*, International Travel Law, 1999. 123-126.
115. LOWE, David: *ABTA v CAA – The Wrong Decision?*, International Travel Law

- Journal, 2006. 99-105.
116. LOWE, David: *UK Travel Regulation – All Change Approaching?*, International Travel Law Journal, 2004. 81-90.
 117. LOWE, David – STENSON, Victoria: *ABTA v CAA: Score Draw?*, International Travel Law Journal, 2006. 192-197.
 118. LOWENFELD, Andreas F. – MENDELSON, Allan I.: *The United States and the Warsaw Convention*, Harvard Law Review, 1967. 497-99.
 119. MANDARAKA-SHEPPARD, Aleka: *Modern Maritime Law*, Routledge-Cavendish, Abingdon, Oxon, 2007.
 120. MANN, Steve: *Airline Liability – The Warsaw Convention – Fifth Circuit Rules that Holding a Passenger’s Baggage for Ransom is not Actionable Under the Warsaw Convention: Mbaba v. Societe Air France*, Journal of Air Law and Commerce, 2007. 401-408.
 121. MARKS, Justin: *No Free Ride: Limiting Freight Railroad Liability When Granting Right-of-Way Passenger Rail Carriers*, Transportation Law Journal, 2009. 313-334.
 122. MARTEN, Bevan: *Limitation of Liability for Personal Injury in New Zealand: ACC Meets the Sea*, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, 2006. 16-24.
 123. MARTIN, Jon P.: *Tseng v. El Al Israel Airlines, Ltd.: The Second Circuit Further Weakens The Warsaw Convention*, Connecticut Law Review, 1998-1999. 297-335.
 124. MARTON Géza: *A polgári jogi felelősség*, Triorg Kft., Budapest, 1992.
 125. MCCABE, Alexander: *Demosthenes and the Origin of Maritime Law*, Journal of Maritime Law and Commerce, 2012/4.581-592.
 126. MCCANN, Thomas A.: *Second Circuit Shuts Down New York’s Airline Passenger Bill of Rights*, Loyola Consumer Law Review, 2007-2008. 494-507
 127. McDONALD, Marc: *A Community Law Perspective on the Decision in ABTA v CAA*, International Travel Law Journal, 2003. 211-225.
 128. McDONALD, Marc: *European Court of Justice Denies IATA’s Case*, International Travel Law Journal. 2006/24. 24-29.
 129. McDONALD, Marc: *Revisiting Organizer Liability under the Package Travel Directive. Part two*, International Travel Law Journal, 2006. 114-126.
 130. MCKAY, Jennifer: *The Refinement of the Warsaw System: Why the 1999 Montreal Convention Represents the Best Hope for Uniformity*, Case Western

- Reserve Journal of International Law, 2002. 73-102.
131. MCLAUGHLIN, Joyce: *Overbooking and Denied Boarding: Legal Response in the Last Decade*, Journal of Air Law and Commerce, 1988-1989. 1135-1186
132. MENDES DE LEON, Pablo – EYSKENS, Werner: *The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, Journal of Air Law and Commerce, 2000-2001. 1155-1186.
133. MENYHÁRD Attila: *Fogyasztóvédelem és felelősségkorlátozás*, Gazdaság és jog 2001/12. 19-23.
134. MICALLEF, Paul Edgar: *The Outgoing Tourist – Rights and Remedies under Maltese Law, Part One*, International Travel Law Journal, 2004. 91-103.
135. MICALLEF, Paul Edgar: *The Outgoing Tourist – Rights and Remedies under Maltese Law, Part Two*, International Travel Law Journal, 2004. 151-156.
136. MISKOLCZI BODNÁR Péter: *Az utazási szerződés*, Gazdaság és Jog, 1996/9. 3-9.
137. MOLNÁR Edina: *A tisztességtelennek minősülő általános szerződési feltételek s a fogyasztók érdekében történő ügyészi tevékenység lehetőségei*, Ügyészek lapja 2001/2. 5-21.
138. MOORE, Larry: *The New Montreal Liability Convention, Major Changes in International Air Law: An End to the Warsaw Convention*, Tulane Journal of International and Comparative Law, 2001. 223-258.
139. MURILLO, Nuria Rodriguez: *New Rights for Rail Passengers in the European Union*, International Travel Law Journal, 2008. 91-99.
140. MURPHY, Janine: *Overbooking and Denied Boarding Compensation in the European Union*, Travel Law Journal, 1996. 130-133.
141. NANKIN, Kenneth S.: *The Empire State's, New Airline Passenger "Bill of Rights", Gone in a New York Minute?*, Issues Aviation Law and Policy, 2004-2008. 19111-19125.
142. NASE, Vernon: *Blood, Sweat and Tiers: the Montreal Conference on Air Carriers' Liability*, International Trade and Business Law, 2001. 179-208.
143. Neville, Jonathan L.: *The International Air Transportation Association's Attempt to Modify International Air Disaster Liability: An Admirable Effort with an Impossible Goal*, Georgia Journal of International and Comparative Law, 1998-1999. 571-606.
144. NÉMETH László: *Az általános szerződési feltételek és a fogyasztói szerződések érvénytelensége iránti perek tapasztalatai*, Gazdaság és jog 2008/11. 15-23.

145. ORTINO, Federico – JURGENS, Gideon R.E.: *The IATA Agreements and the European Regulation: The Latest Attempts in the Pursuit of a Fair and Uniform Liability Regime for International Air Transportation*, Journal of Air Law and Commerce, 1998-1999. 377-430.
146. OSZTOVITS András: *Általános szerződési feltételek a fogyasztói szerződésekben, a tisztességtelen szerződési feltételek megítélése*, In: SZIKORA Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, a Fogyasztóvédők Magyarországi Egyesületének (FOME) kiadványa, Debrecen, 2010. 53-70.
147. OSZTOVITS András (szerk.): *Az Európai Unió alapító szerződéseinek magyarázata*, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2008.
148. OSZTOVITS András: *Az utazási szerződés*, In: WELLMANN György (szerk.): *Az új Ptk. magyarázata VI/Vl., Polgári jog, Kötelmi jog: Harmadik, Negyedik, Ötödik és hatodik Rész*, HVG-Orac, Budapest, 2013. 101-102.
149. PELTZ, Robert D.: *The Athens Convention Revisited*, Journal of Maritime Law and Commerce, 2012/4. 491-520.
150. PELTZ, Robert D. – WARGER, Vincent J.: *Amendments to Athens' Convention Threaten US Maritime Law*, International Travel Law Journal, 2001. 170-185.
151. PETRIK Ferenc: *Kártérítési jog, Az élet, testi épség. egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése*, HVG-Orac Kiadó, Budapest, 2002.
152. PICKELMAN, Matthew R.: *Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: The Warsaw Convention Revisited for the Last Time?*, Journal of Air Law and Commerce, 1998-1999. 273-306.
153. POSENER, Julia: *Delay in Air Travel*, International Travel Law Journal, 1999. 118-122.
154. PORTER, Louisa S. – VISCONTI, Denise M.: *Maritime Law and Aviation Torts*, The Federal Lawyer, November/December 2002. 26-30.
155. PORTER, Sharnelle Samuel: *Passenger Protections will not sink the Cruise-ship Industry*, Thomas M. Cooley Law Review, 2006. 597-632.
156. PRADHAN, Devendra: *The Fifth Jurisdiction Under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody?*, Journal of Air Law and Commerce, 2003. 716-729.
157. PUCCIARELLI, Melissa: *Compensation Victims of Aviation Disasters: Establishing Uniform and Equitable Remedies for Accidents over Water*, Fordham

- International Law Journal, 2000-2001. 889-939.
158. RAMBANA, Neil: *Arbitration as an Alternative to Forum Selection Clauses in the Travel Industry*, International Travel Law Journal, 2000. 96-102.
159. RAMBERG, Jan: *Global Unification of Transport Law: A Hopeless Task?*, Penn State International Law Review, 2008-2009. 851-858.
160. RAPOPORT, David E. – EPHRAIMSON-ABT, Hans: *A 73-Year Odyssey: The Time Has Come For a New International Air Liability System*, Issues in Aviation Law and Policy, 2001-2004. 22151-22184.
161. RAVICH, Timothy M.: *Flight or Fight: The Airline Passengers' Bill of Right*, International Travel Law Journal, 2001. 102-111.
162. REES, Jonathan: *Getting from Warsaw to Gerona: A Tour Operator's Liability*, International Travel Law Journal, 2004. 7-13.
163. REID, Sophie – STOCKDALE, Michael: *Holidays Re-packaged. Judicial Review of CAA Guidance*, International Travel Law Journal, 2006. 75-79.
164. RICHTER, Paul D. – RAPOPORT, David E.: *Attention All International Airlines and Flight Crews: Choosing Inaction Over Action No Longer Flies*, Issues in Aviation Law and Policy, 2001-2004. 22331-22340.
165. RINGBOM, Henrik: *EU Regulation 44/2001 and its Implications for the International Maritime Liability Conventions*, Journal of Maritime Law and Commerce, 2004/1. 1-34.
166. ROWAN, Brett C.: *Caution, Your Civil Liberties May Have Shifted During the Flight: Judicial Interpretations of the Warsaw Convention*, Washington University Global Studies Law Review, 2008. 161-183.
167. SAGGERSON, Alan: *Hone v Going Places Leisure Travel Ltd: Case Comment*, International Travel Law Journal, 2001. 159-161.
168. SAGGERSON, Alan: *Literally a Triumph for Costumers*, International Travel Law Journal, 2006. 80-84.
169. SAGGERSON, Alan: *The First Law of Legal Dynamics: Travel Agents' Liability and the Proper Performance of Holiday Contracts*, International Travel Law Journal, 2001. 20-27.
170. SALAMON András: *Az utazási szerződés*, Geomédia Kiadó Rt., Budapest, 2001.
171. SALAMON András: *Fogyasztóvédelem és turizmus, A szolgáltatók és a fogyasztók jogi kapcsolatrendszere a turizmusban*, 2009., <http://www.tudatosutazo.hu/modules/Docs/> (Letöltés ideje: 2009. december 9.)

172. SALAMON András: *A védtelen utazási irodák – a szállodák felelőssége*, Cég és Jog, 2003/12. 37-39.
173. SALAMON András: *Törvénytelen utazási szerződések. Jogalap nélkül gazdagodó utazási irodák, semmis szerződési kikötések*, Napi Jogász, A nemzetközi és hazai gazdasági jog kérdései, változásai, 2001/9. 36-38.
174. SÁRI János: *Alapjogok, Alkotmánytan II.*, Osiris Kiadó, Budapest, 2004.
175. SCHWAB, William P.: *Air Rage: Screaming for International Uniformity*, The Transnational Lawyer, 2001. 401-434.
176. SHARPSTON: *Emirates Airlines Direktion Für Deutschland v Diether Schenkel (Case C-173/07) – Opinion of the Advocate General*, International Travel Law Journal, 2008. 67-76.
177. SIMPSON, Helen: *Financial Protection for Scheduled Airline Passengers*, International Travel Law Journal, 2002. 15-17.
178. SOÓSNÉ CSIKÓS Szilvia: *A jogszerű sztrájk kritériumai*, Munkaügyi Szemle, 2007/4. 52-54.
179. SOYER, Baris: *Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974*, Journal of Maritime Law and Commerce, 2004/1. 519-541.
180. SPEYBROUCK, Jos: *The Belgian Disputes Committee for the Travel Industry*, International Travel Law Journal, 2000. 73-80.
181. SPILDE, Richard Jr.: *The IATA Intercarrier Agreement: Finally, Justice for Victims of International Air Disasters?*, Transportation Law Journal, 1998-1999. 275-282.
182. STATON, Katherine A.: *The Warsaw Convention's Facelift: Will it Meet the Needs of 21st Century Air Travel*, Journal of Air Law and Commerce, 1997. 1083-1085.
183. STEEN, Peter: *Holding Airlines to Account Steen v. BMI Baby Limited*, International Travel Law Journal, 2008. 61-66.
184. SZABÓ Miklós: *Az antik görög és római politikai filozófia*, In: Bódi Mátyás - Györfi Tamás (szerk.): *Államelmélet, A mérsékelt állam eszméje és elemei*, Miskolc, 2002.
185. SZIKORA Veronika (szerk.): *Kihívások és lehetőségek napjaink magánjogában*, Center Print, Debrecen, 2009.

186. SZIKORA Veronika: *A fogyasztóvédelmi jog történeti kialakulása Európában, különös tekintettel a magánjog-egységesítési folyamatokra*, In: SZIKORA Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, a Fogyasztóvédők Magyarországi Egyesületének (FOME) kiadványa, Debrecen, 2010. 19-30.
187. SZIKORA Veronika: *A fogyasztóvédelem fejlődése Magyarországon*, In: SZIKORA Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, a Fogyasztóvédők Magyarországi Egyesületének (FOME) kiadványa, Debrecen, 2010. 31-38.
188. SZIKORA Veronika (szerk.): *Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel*, a Fogyasztóvédők Magyarországi Egyesületének (FOME) kiadványa, Debrecen, 2010.
189. SZIKORA Veronika (szerk.): *A fogyasztóvédelem új irányai az elméletben és a gyakorlatban*, Center Print Nyomda, Debrecen, 2007.
190. SZLADITS Károly: *A magyar magánjog vázlatja*, 2. rész, Grill könyvkiadó Vállalat, Budapest, 1933.
191. TAKÁTS Péter: *A szabványszerződések jogi alapkérdései*, Állam és jogtudomány 1983/3. 360-385.
192. TEBBENS, Harry Duintjer: *The European Union and the Athens Convention on Maritime Carriers' Liability for Passengers in Case of Accidents: An Incorporation Adventure*, Revue Hellénique De Droit International, 2008. 653-668.
193. TONNER, Klaus: *Is German Travel Law Prepared for 'Dynamic Packaging'? A Note on ABTA v CAA from German Perspective*, International Travel Law Journal, 2006. 109-113.
194. TONNER, Klaus: *Liability According to the EU Package Tours Directive and National Implementation. Recent Cases of the UK Court of Appeal and the German Bundesgerichtshof*, International Travel Law Journal, 2005. 203-211.
195. TÖRÖK Éva: *Aktuális kérdések az általános szerződési feltételekkel kapcsolatban*, In: FÓNAI Mihály – CSÜRÖS Gabriella (szerk.): *Studia Juvenum*, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kara, Debrecen, 2009. 358.
196. TÖRÖK Éva: *Az előszerződés jogintézménye a bíróságok joggyakorlatában*, In: RAB Virág – SCHWARCZWÖLDER Ádám – VARGA Mónika (szerk.): *7. Országos Interdiszciplináris Grastyán konferencia előadásai*, Pécsi Tudományegyetem Grastyán Endre Szakkollégium, Pécs, 2009. 392-399.

197. TWIGG-FLESNER, Christian (szerk.): *European Union Private Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2010.
198. VACCARELLO, Steven: *Solutions for Premium Class Air Travel Abuse in Executive Branch Agencies*, Public Contract Law Journal, 2009/741.
199. VÉKÁS Lajos (szerk.): *Az új Polgári Törvénykönyv Bizottsági Javaslatok magyarázatokkal*, Complex Kiadó, Budapest, 2012.
200. VOLNER, Igor: *Forum Selection Clauses: Different Regulations from the Perspective of Cruise Ship Passengers*, European Journal of Law Reform, 2006/4. 439-476.
201. WEIGAND, Tory A.: *Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention*, American University International Law Review, 2000-2001. 891-968.
202. WEIGAND, Tory A.: *Air Rage and Legal Pitfalls for State-Based Claims Challenging Airline Regulation of Passenger Conduct during Flight*, Boston Bar Journal 2001. 10-11. 28-32.
203. WHITLAM, Damian: *Travel Agent found Liable for Defects in Package, Case Note: Minhas v Imperial Travel Ltd.*, International Travel Law Journal, 2003. 69-73.
204. WULF-HENNING, Roth: *Case C-168/00 Simone Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, Common Market Law Review, 2003/4. 937-951.
205. YATES, Robert D.: *Can a Failure to Act Be an "Accident" Under the Warsaw Convention?*, Preview of United States Supreme Court Cases, 2003-2004. 85-89.
206. ZERNER, Loryn B.: *Tseng v. El Al Israel Airlines and Article 25 of the Warsaw Convention: A Cloud Left Uncharted*, American University International Law Review, 1998-1999. 1245-1280.
207. ZLINSZKY János (fordította és szerkesztette): *A tizenkéttáblás törvény töredékei*, Miskolci egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 1996.
208. ZOVÁNYI Nikolett: *A büntetőjogi és a polgári jogi felelősség jogkövetkezményeinek összevetése*, Debreceni Jogi Műhely, 2012/4.
209. ZOVÁNYI Nikolett: *A clausula rebus sic stantibus elv XX. századi magyar alkalmazása*, Studia Juvenum, Debrecen, 2009. 389-408.
210. ZOVÁNYI Nikolett: *A felelősség intézményének alakulása a kezdetektől a XX. század végéig*, Debreceni Jogi Műhely, 2012/3.
211. ZOVÁNYI Nikolett: *A fogyasztói szerződés és alanyai*, Debreceni Jogi Műhely,

- 2010/1.
212. ZOVÁNYI Nikolett: *A fogyasztóvédelem történeti fejlődése és szabályozási elvei*, Debreceni Jogi Műhely, 2010/3.
213. ZOVÁNYI Nikolett: *Air Passenger Rights in the European Union and the Montreal Convention*, Profectus in Litteris IV., 2012. (megjelenés alatt)
214. ZOVÁNYI Nikolett: *A légiforgalmi irányítási döntés, mint a légitársaság mentesülését eredményező rendkívüli körülmény*, Állam- és Jogtudományi Kar Szekciókiadvány, Miskolci Egyetem, Miskolc, 2012. (megjelenés alatt)
215. ZOVÁNYI Nikolett: *A légi járatok késésének megítélése a nemzetközi egyezmények és az európai jog tükrében*, Jogtudományi Közlöny, 2012/9. 339-348.
216. ZOVÁNYI Nikolett: *A légi járatok törléséért való felelősség alóli mentesülés*, Állam- és Jogtudományi Kar Szekciókiadvány, Miskolci Egyetem, Miskolc, 2011. 203-207.
217. ZOVÁNYI Nikolett: *A légi utasok jogai az Európai Unióban*, Doktoranduszok Fóruma, Állam- és Jogtudományi Kar Szekciókiadvány, Miskolci Egyetem, Miskolc, 2011. 207-214.
218. ZOVÁNYI Nikolett: *A légi utasok jogainak megsértése esetén irányadó nemzetközi joghatósági szabályok*, „Polgári Eljárásjogi és Nemzetközi Magánjogi Kutatásokat Végző Doktoranduszok és Doktorjelöltek I. Országos Konferenciája” konferencia kiadványa, 2012.
219. ZOVÁNYI Nikolett: *A rendkívüli körülmények megítélése a légitársaságokban az Európai Unió esetjoga alapján*, Európai Jog, 2013/2. 31-39.
220. ZOVÁNYI Nikolett: *Az autóbusszal közlekedő utasokat az Európai Unióban megillető jogok*, Debreceni Jogi Műhely, 2013/4.
221. ZOVÁNYI Nikolett: *Az utazási szerződés és a polgári jogi alapelvek kapcsolata a bírói gyakorlatban*, Glossa Iuridica, Budapest, II. évfolyam 2011/1.
222. ZOVÁNYI Nikolett: *Az utazási szerződés Magyarországon és Európában, Az állam és jog alapvető értékei I.*, Széchenyi István Egyetem Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola, Győr, 2010. 311-321.
223. ZOVÁNYI Nikolett: *Kártalanítás vagy kártérítés? – A légi utasokat megillető kompenzáció dogmatikai kérdései*, Európai Jog, 2012/5. 27-31.
224. ZOVÁNYI Nikolett: *Liability of Airlines in the European Union*, *Journal on Legal and Economic Issues of Central Europe*, 2013/4. 142-148.
225. ZOVÁNYI Nikolett: *Tisztességtelen szerződési feltételek és szerződési biztosítékok*

az utazási szerződésekből, Profectus In Litteris, Debrecen, 2011. 355-363.

226. ZOVÁNYI Nikolett: *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

Magyar jogforrások:

1. 1874. évi XVIII. törvény a vaspályák által okozott halál vagy testi sértés miatt való felelősségről. 1893. évi XXVIII. tc. az ipari munkások baleseti védelméről
2. 1949. évi XX. törvény A Magyar Köztársaság Alkotmányáról
3. 1952. évi III. törvényt a Polgári perrendtartásról
4. 1959. évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről
5. 11/1978. (III. 1.) MT rendelet az utazási szerződésekről
6. 2/1992. (I. 13.) IKM rendelet az utazásszervező és közvetítő tevékenységről
7. 16/1992. (V. 26.) IKM rendelet az utazásszervező és közvetítő tevékenységről szóló 2/1992. (I. 13.) IKM rendelet módosításáról
8. 7/1994. (III. 10.) IKM rendelet az utazásszervező és közvetítő tevékenységről szóló 2/1992. (I. 13.) IKM rendelet módosításáról
9. 213/1996. (XII. 23.) kormányrendelet az utazásszervező és -közvetítő tevékenységről
10. 214/1996. (XII. 23.) kormányrendelet az utazási és utazást közvetítő szerződésekről
11. 25/1999. (II. 12.) kormányrendelet a légi személyszállítás szabályairól
12. 2005. évi CLXIV. törvény a kereskedelemről
13. 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről
14. 281/2008. (XI. 28.) kormányrendelet az utazási szerződésről
15. 270/2009. (XII. 1.) kormányrendelet a térségi, elővárosi és a helyi működési engedély alapján végzett vasúti személyszállítás részletes feltételeiről
16. Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.)
17. 2012. évi XIX. törvény a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény 2010. évi manilai módosításával egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről
18. 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről

Magyar bírósági határozatok

1. LB-H-KJ-2008-684.
2. LB-H-GJ-2008-94.
3. FIT-H-GJ-2009-65.
4. FIT-H-GJ-2007-110.
5. PKKB 4.P.51 698/2007.
6. PKKB 17.P.51387/2003.
7. PKKB 17.P.50039/2002.
8. PKKB 4.P.630066/2002.
9. PKKB 5.P.50.184/2002.
10. PKKB 10.P.50953/2001.
11. PKKB 5.P.51623/1998.
12. PKKB 6. P. 91.432/1992 (FPK 1995/30.)
13. 47.Pf.27322/2002. FB
14. 47.Pf.21002/20034. FB
15. 23152/2000 FB
16. 12.P.20.945/2002. Békéscsabai Városi Bíróság
17. 13. P. 89.880/1993. (FPK 1995/31.)
18. 47. Pf. 23.683/1993. (FPK 1995/29.)
19. EBH2008. 1935
20. EBH2008. 1934
21. EBH2006. 1404
22. BH2009. 32
23. BH2006. 358
24. BH1999. 377.
25. BH1999. 162.
26. BH1998. 278.
27. BH1995. 518.
28. BH1995. 517.

Európai Unió jogforrások:

1. A Tanács 90/314/EGK irányelve (1990. június 13.) az utazási csomagról, az üdülési csomagról és a túracsomagról
2. 295/91/EGK rendelet (1991. február 4.) a menetrendszerű légitársaságokban visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról
3. A Tanács 91/440/EK irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről
4. A Tanács 2407/92/EGK rendelete (1992. július 23.) a légi fuvarozók engedélyezéséről
5. A Tanács 2408/2/EGK rendelete (1992. július 23.) a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról
6. A Tanács 2409/92/EGK rendelete a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól
7. A Tanács 3577/92/EGK rendelete (1992. december 7.) a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról
8. A Tanács 95/18/EK irányelve (1995. június 19.) a vasúttársaságok engedélyezéséről
9. A Tanács 2027/97/EK rendelete (1997. október 9.) a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről
10. A Tanács 98/18/EK irányelve (1998. március 17.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről
11. Az Európai Parlament és a Tanács 2001/16/EK irányelve (2001. március 19.) a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról
12. A Tanács 44/2001/EK rendelete (2000. december 22.) a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról
13. Az Európai Parlament és a Tanács 889/2002/EK rendelete (2002. május 13.) a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról
14. Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK (2003. július 15.) irányelve az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és

- a 61/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról.
15. Az Európai Parlament és Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről
 16. Az Európai Parlamenti és a Tanács 2006/2004/EK rendelete (2004. október 27.) a fogyasztóvédelmi jogszabályok alkalmazásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről („Rendelet a fogyasztóvédelmi együttműködésről”)
 17. Az Európai Parlament és Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről
 18. Az Európai Parlament és a Tanács 2006/87/EK irányelve (2006. december 12.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról és a 82/714/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről
 19. Az Európai Tanács és Parlament 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól.
 20. A Tanács 1419/2006/EK rendelete (2006. szeptember 25.) a Szerződés 85. és 86. cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről és az 1/2003/EK rendelet hatályának a kabotázsra és a nemzetközi tramphajózási szolgáltatásokra való kiterjesztéséről
 21. Az Európai Parlament és a Tanács 864/2007/EK (2007. július 11.) rendelete a szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról („Róma II.”)
 22. Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről
 23. Az Európai Parlament és a Tanács 593/2008/EK (2008. június 17.) rendelete a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról („Róma I.”)
 24. Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról
 25. Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK Irányelve (2009. május 6.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről

26. Az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK (2009. szeptember 16.) irányelve a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről
27. Az Európai Parlament és a Tanács 392/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről
28. Az Európai Parlament és a Tanács 1177/2010/EU rendelete (2010. november 24.) a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról
29. Az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU rendelete (2011. február 16.) az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról

Az Európai Unió Bíróságának ítéletei:

1. C-21/76. sz. Bier („Mines de potasse d’Alsace”) ügy
2. C-209/84-C-213/84. Ministere Public v. Asjes
3. C-466/98-C-468/98. Commission v United Kingdom, Denmark, Sweden, Finland, Belgium, Luxembourg, Austria, Germany ügyek
4. C-466/98-C-469/98., C-471/98-C-472/98. és C-475/98-C-476/98. sz. Open Sky egyesített ügyek (United States v. Belgian, Danish, Luxembourg, Austrian, Finnish, Swedish, British and German authorities)
5. C-168/00. sz. Simone Leitner kontra TUI Deutschland GmbH & Co. KG ügy
6. C-168/02. sz. Kronhofer ügy
7. C-336/03. sz. easyCar ügy
8. C-344/04. sz. IATA és ELFAA ügy
9. C-386/05. sz. Color Drack ügy
10. C-402/07. és C-432/07. sz. Condor Flugdienst GmbH és Air France SA egyesített ügyek
11. C-173/07. sz. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland vs. Diether Schenkel ügy
12. C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyek
13. C-549/07. sz. Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane

SpA ügy

14. C-204/08. sz. Peter Rehder kontra Air Baltic Corporation ügy
15. C-63/09. sz. Axel Walz kontra Clickair SA. ügy
16. C-83/10. sz. Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Manuel Puga Lueiro, Luis Ángel Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez kontra Air France SA ügy
17. C-321/11. sz. Germán Rodríguez Cachafeiro és María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor kontra Iberia Líneas Aéreas de España S.A. ügy
18. C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair Ltd ügy
19. Az Európai Unió Bíróság (2011/C 80/27) információja
20. C-11/11. sz. Air France kontra Heinz-Gerke Folkerts, Luz-Tereza Folkerts ügy
21. C-22/11. sz. Finnair Oyj kontra Timy Lassooy ügy (Az Európai Unió Bíróságának (2011/C 80/30) információja)
22. C-136/11. sz. Westbahn Management GmbH kontra ÖBB-Infrastruktur AG ügy
23. C-509/11. sz. ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Kommission és Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ügy

Nemzetközi jogforrások:

1. ALR, Allgemeines Landrecht 1794.
2. Code Civil 1804.
3. Optk. Osztrák Polgári Törvény könyv (ABGB, Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch)
4. Az 1899-es Hágai Békekonferencián született határozat a lövedékek és robbanóanyagok léggömből történő alkalmazásának tilalmáról szóló nemzetközi nyilatkozat, valamint annak meghosszabbításáról rendelkező 1907-es nemzetközi nyilatkozat.
5. A repülés szabályozásáról Párizsban 1919. október 13. napján aláírt Egyezmény.
6. A repülés szabályozásáról Madridban 1926. november 1. napján aláírt Egyezmény.
7. A kereskedelmi repülésről Havannában 1928. február 20. napján aláírt Egyezmény.
8. A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó 1929. évi Varsói Egyezmény, melyet Magyarországon az 1936. évi XXVIII. törvény hirdetett ki.

9. A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírt Egyezmény (Magyarország: 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a Chicagói Egyezmény és annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek)
10. 1955. szeptember 28. Hágai Jegyzőkönyv
11. 1961. szeptember 18. Guadalajarai Egyezmény
12. 1971. március 8. Guatemala City Jegyzőkönyv
13. 1972. Consumer Product Safety Act
14. A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi Athéni Egyezmény
15. 1975. szeptember 25. Montreali Jegyzőkönyvek, valamint 1-3. sz. nyilvántartott Kiegészítő Jegyzőkönyvek
16. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény
17. A nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló Bernben 1980. május 9-én elfogadott nemzetközi egyezmény (Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) és a Nemzetközi Vasúti Személyszállítási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (CIV)). Magyarországon kihirdette az 1986. évi 2. tvr.
18. 1990. Americans with Disabilities Act
19. A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján Egyezmény (Magyarországon kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel)
20. A munkaharccal kapcsolatos az ILO (Nemzetközi Munkaügyi Szervezet) 368. számú elvi állásfoglalása
21. A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi Athéni Egyezmény és az egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyv egységes szerkezetbe foglalt szövege
22. Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jogi bizottsága által 2006. október 19-én elfogadott, az Athéni Egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO fenntartás és iránymutatások

Nemzeti bíróságok ítéletei:

1. Steen v. BMI Baby Limited, Kingston County Court, 7QT74890, 2008.
2. Handelsgericht Wien, 12.4.1999. IR 119/99t
3. Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd. (1981) 1 Lloyd's Rep 187.

Internetes források:

1. Air Transport Statistics,
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Air_transport_statistics (letöltés ideje: 2013. január 14.)
2. European Currency Unit (ECU)
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Glossary:European_currency_unit_%28ecu%29 (letöltés ideje: 2012. augusztus 21.)
3. International Monetary Fund, Special Drawing Rights (SDR)
http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx (letöltés ideje: 2012. február 23.)
4. Az Európai Bizottság sajtóközleménye
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-663_hu.htm (letöltés ideje: 2013. július 15.)
5. Az Európai Bizottság feljegyzése
http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-203_hu.htm (letöltés ideje: április 12.)

NYILATKOZAT

Alulírott, Dr. Zoványi Nikolett (név), büntetőjogi felelősségem tudatában kijelentem, hogy a Debreceni Egyetem Marton Géza Állam- és Jogtudományi Doktori Iskolában a doktori fokozat megszerzése céljából benyújtott, A felelősség kérdései az utazási szerződések és utasjogok körében című értekezésem saját önálló munkám, a benne található, másoktól származó gondolatok és adatok eredeti leőhelyét a hivatkozásokban (lábjegyzetekben), az irodalomjegyzékben, illetve a felhasznált források között hiánytalanul feltüntettem.

Kijelentem, hogy a benyújtott értekezéssel azonos tartalmú értekezést más egyetemen nem nyújtottam be tudományos fokozat megszerzése céljából.

Tudomásul veszem, hogy amennyiben részben vagy egészben sajátomként mutatom be más szellemi alkotását, vagy az értekezésben hamis, esetleg hamisított adatokat használlok, és ezzel a doktori ügyben eljáró testületet vagy személyt megtévesztem vagy tévedésben tartom, a megítélt doktori fokozat visszavonható, a jogerős visszavonó határozatot az egyetem nyilvánosságra hozza.

Debrecen, 2013. december 31.

aláírás