

**Dr. Gyekiczky Tamás:**

## **A LÉGI UTASOK VÉDELME AZ EURÓPAI UNIÓ JOGÁBAN**

Valószínű, mikorra írásunk megjelenik, véget ér a légitársaságok történetének egyik legnagyobb válsága, s eloszlik Európa felett az Izlandi tűzhányó felől érkező hamufelhő. Abban azonban nem lehetünk biztosak, hogy a vulkán nem tör-e ki újra, és ezzel nem lép-e életbe ismételten légitársasági tilalom az európai országok többségének légtérében. Persze, ha nem tör ki újra a vulkán, az még nem jelenti azt, hogy csendes időszak elébe nézünk, és ne lennének tömeges járatzárások, késések, átfoglalások, hiszen lassan megkezdődik a szabadságolás időszak, a charter gépek, a külön utak és különleges repülések évada.

A pánik mellett Európa szerte csak a tudatlanság volt nagyobb, különösen a szakemberek körében. A világhálón, az írott és nyomtatott sajtóban, egyedül az Európai Unió közlekedési biztosa, Siim Kallas tudott – éppen az UNIO joga alapján – némi megnyugtató magyarázattal szolgálni a helyzet kezelésében, a több százezer utast érintő légtér zárral okozott károk és kellemetlenségek felszámolásában. Az EU biztos szinte mondatról mondatra idézett az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendeletéből, ami a visszautasított beszállások, a légitársaságok törlése, avagy a hosszú késések esetére rendezi az utasok kártalanítását. Előírja a rendelet ugyanakkor az utasok információkkal történő ellátásának kötelezettségét is, amelynek – látva a pánikot és az utasok tanácstalanul kígyózó sorait – a rendeletben kijelölt szervek és szervezetek nem igen tettek eleget.

Rövid írásunkban bemutatjuk a rendeletet<sup>1</sup> (továbbiakban Rendelet), és a hozzá kapcsolódó Európai Bírósági gyakorlatot. Kitérünk arra, amikor nem a rendelet, hanem a Montreáli Egyezmény<sup>2</sup> (továbbiakban Egyezmény) rendelkezéseinek alapján történik az utasok kártérítése, s tisztázzuk a két jogszabály közötti összefüggéseket. Törekvésünk szerint szeretnénk néhány gyakorlati tanáccsal ellátni az utazóközösséget, hiszen nemcsak a légitársaságok, hanem a légitársaságok utasainak helyzete (és jogi lehetőségei) is rendkívül összetett.

### 1.A Rendelet célkitűzése, fogalmi és alkalmazhatósága

A légitársaságok szabályozása, az utasok védelme az európai közösségekben belül kiemelt közösség-politikai törekvés volt. A közlekedés fontosságát tükrözte egyfelől a korai jogszabályalkotások minősége, másfelől gyakoriságuk. A közösség a közös politikájának irányítására alkalmazható rendeleti jogforrás kibocsátásával már 1991-ben alapszintű védelmet nyújtott az utasoknak a légi közlekedés területén előforduló késések, járatzárások, beszállások visszautasítása esetére.<sup>3</sup> A közösségi jogalkotó azonban elégedetlen volt az elért eredménnyel, mivel a beszállásokat visszautasított utasok száma továbbra is magas volt, mint ahogy a hosszú késések gyakorisága sem csökkent. A jogalkotó ezért úgy határozott, megemeli az utasok védelmének szintjét, eleget tesz a fogyasztóvédelmi szempontoknak, és minden – a rendelet hatálya alá tartozó -- légitársaságra egységesen, azonos szabályokat állapít meg. A 2004-es Rendelet a védelmet kiterjesztette azokra az utasokra is, akik egy harmadik (nem tagállami) ország repülőteréről indulnak, és szállításukat egy közösségi légitársaság (az akinek üzemeltetési engedélyét valamely tagállam a 2409/92 EGK rendelet alapján adta ki) végzi.<sup>4</sup>

Az utasokat megillető minimális jogokat a Rendelet a légitársaságok törlése, késése esetében, valamint akkor biztosítja, ha az utasok beszállását akarjuk ellenére

visszautasítják. A minimális jogvédelem elve azt jelenti, a Rendelet nem korlátozza az utasok további kártalanítását, avagy kártérítését, azonban a Rendelet alapján adott kártalanítás levonható (azaz beszámít) a további kártalanítási összegekből.

Fontosságot kell tulajdonítanunk a Rendelet alkalmazási körének. A szó szerinti megfogalmazásban a Rendeletet alkalmazni kell egy olyan tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést (az Alapító Szerződéseket) alkalmazni kell. Alkalmazni kell azokra az utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a szerződést alkalmazni kell. Kivéve ha ebben a harmadik államban előnyökben, vagy kártalanításban, és segítségben részesültek. A harmadik országból való indulás esetében az alkalmazhatóság feltétele, hogy az érintett légitársaság üzemeltető légitársaságja közösségi légitársaság legyen.

Gyakorlatban tehát nem mindegy, hogy honnan és hová történik az utazás, illetve a légitársaság közösségi légitársaság-e avagy nem. Az utasnak már az indulás előtt célszerű tájékozódnia – és a Rendelet alapján a kijelölt tagállami hatóságnak meg kell adnia ezt az információt – vajon az a légitársaság, amelynél jegyet vásárolt közösségi légitársaság-e avagy nem. Nagy baj akkor sincs, ha nem közösségi légitársaságról van szó, ugyanis ekkor a Montreáli Egyezmény alapján nyílik lehetőség a kártalanításra, azonban e szerződés alapján a légitársaságok kötelezettségei meg sem közelítik a Rendelet előírásait.

Napjainkban a médiákban élénk társuló kép pontosan megfelel a jogi helyzetnek. Amíg a Rendelet alapján a vulkáni hamu miatti törlések, késések hátrányait helyell-közzel kompenzálni lehet, a Rendelet alkalmazási körén kívül eső utasok helyzete több mint tragikus.

Az Európai Bírósághoz (továbbiakban EuB) 2007. április 2.-n érkezett egy előzetes döntéshozatali kérelem Németországból.<sup>5</sup> Hessen Tartomány Legfelsőbb Bírósága azzal a kérdéssel fordult az EuB-hez, hogy a rendelet vonatkozik-e arra az esetre, amikor valaki visszaúton Miami-ból Frankfurtba repülne egy arab ország által üzemeltetett repülőgépen, ám járatát törlik. A visszaútra szóló jegyet a Frankfurtból Miami-ba szóló jeggyel együtt (egy egységként vásárolta meg), és Miami-ba szintén ez a légitársaság szállította.

Az EuB szétszede az összefüggő kérdéseket, és ítéletében úgy foglalt állást, miszerint ez két út, az odaútat és a visszaútat két külön útnak kell tekinteni, s külön-külön kell a Rendelet hatályát vizsgálni. Ennek értelmében az önálló útként értelmezett olyan visszautazás, amely annak az államnak a repülőtereiről történik, amelyre az EK Szerződéseket nem kell alkalmazni nem esik a rendelet hatálya alá. Az ítéleti jogesetben ráadásul a légitársaság nem volt közösségi légitársaság sem. Mindez az utasnak a Montreáli Szerződésben rögzített kártérítési jogát nem csorbítja, a Montreáli Szerződés azonban az EuB szerint csak a tényleges, felmerült és bekövetkezett károkra vonatkozik, szemben a Rendelettel, amelynek a kártalanítási rendszerét a tényleges károk bekövetkezése nélkül is alkalmazni kell.

Amennyiben a késés, vagy törlés a Miami-ba vezető úton következett volna be – a Rendeletet alkalmazni kellett volna – értelmezzük mi az EuB álláspontját, mivel ez következik mind a Rendelet szövegéből, mind az ítéletből magából.

A Rendelet szerinti kártalanítást csak bizonyos helyzetben lévő utasok esetében lehet alkalmazni. Így az utasnak az érintett légitársaságon megerősített helyfoglalással kell rendelkeznie, és -- a járat törlést kivéve -- már utasfelvételre jelentkezett a Rendelet szerinti időpontokban és módon. De alkalmazni kell azokra az utasokra is, akiket a foglalásuk szerinti légitársaságról különböző módon átirányítottak egy másik járatra.

Összefoglalva tehát az utas már a repülőtéren van, mobilitását megkezdte, s erősen bízhat a légijárat problémamentes elindulásában.

A Rendelet alkalmazhatósága nem kérdéses akkor, ha az utas jegyét törzsutas program jegyében adták ki, vagy más kereskedelmi program keretében. Bármely utasokat szállító üzemeltető légifuvarozóra alkalmazni kell (így ha nem közösségi légifuvarozó a Szerződést alkalmazó tagállam repülőtéréről légijáratot indít). Amennyiben az adott légifuvarozó nem áll az utassal közvetlen szerződéses jogviszonyban (pl. az utas szállítására az utazási iroda szolgáltatási csomagjának részeként kerül sor), a Rendelet alkalmazhatósága miatt ezt úgy kell tekinteni, hogy szolgáltatási kötelezettségét az adott utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi.

#### b. Utashelyzetek és kártalanítási lehetőségek a Rendeletben

1. A három, a Rendeletben szabályozott utazási helyzet közül az egyik, amikor a mobilitását megkezdett utas *beszállását visszautasítja* a légifuvarozó. E helyzetben az utas utazásának megtagadása történik, holott például az utas már beszállásra jelentkezett. Nem tekinthető visszautasított beszállásnak, ha a beszállás ésszerű indokok miatt kerül visszautasításra, úgy mint egészségügyi, biztonsági, védelmi ok, avagy nem megfelelő utazási okmány. Azaz, amennyiben az utas úti okmányai nem megfelelőek, és visszautasítják beszállását a Rendeletben meghatározott kártalanításra nem tarthat igényt. Kérik tehát az úti okmányok utazás előtti ellenőrzése.

Amennyiben a légifuvarozó indokoltan előre látja, hogy el fogja bizonyos utasok beszállását utasítani, köteles önként jelentkező cserepartnereket keresni, akik bizonyos előnyökért lemondanak a beszállásról. Részükre azonnal vagy vissza kell a jegyet téríteni, vagy átfoglalást kell biztosítani.

Amennyiben nincs elég számú önként jelentkező, akkor az utas beszállása jogszerűen utasítható vissza, de az utast azonnal kártalanítani kell, valamint vagy vissza kell téríteni a jegy árát vagy biztosítani kell a megfelelő átfoglaláshoz való jogot. Ezen túlmenően frissítőket, étkezést kell biztosítani, s amennyiben az átfoglalás egy vagy két nap várakozási időt vesz igénybe, szállodai elhelyezést.

A Rendelet a kártalanítást összegszerűen, a repülőút hosszának függvényében írja elő. Minden 1500 km-es vagy rövidebb repülőútra 250 €, 400 € minden 1500 km-nél hosszabb Közösségen belüli és minden egyéb 1500 és 3500 km közötti útra, 600 € minden más esetben. A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.

A kártalanítás összege csökkenthető, ha az átfoglalással biztosított alternatív járaton az utasok bizonyos idő eltelté után (késve) érkeznek meg (de megérkeznek) a célállomásra.

2. A Rendeletben szabályozott második helyzet a *járat törlése*. Ez az, ami a jelenlegi vész helyzetben a leggyakoribb, és az utasokra nézve a legtöbb hátrányos következményt hordozza. A járat törlése fogalmát a Rendelet nem határozta meg, hanem az EuB értelmezte azt a C- 402/7 és C 432/07<sup>6</sup> számú, egyesített ügyekben. Az EuB jogértelmezésében nemcsak a járat törlése, hanem a késés fogalmának meghatározását is adta.

A Német Szövetségi Legfelsőbb Bíróság (Bundesgerichtshof) és az osztrák Handelsgericht Wien azzal keresték meg az EuB-t, hogy az érintett légitársaságok által egy másik napon, másik járatszámon biztosított szolgáltatás a járat késésének

vagy az eredeti járat törlésének, és egy másik légiszállításnak számít-e. A kérdés eldöntése nem volt kockázatmentes, mivel a Rendelet a késés esetére a fentebb vázolt kártalanítást nem írta elő. Így, amennyiben késéről van szó a kártalanítás (fejenként 600€) nem jár, amennyiben járatörlésről és új légi szállításról, ebben az esetben jár.

Az EuB nemcsak a járatörlés és késés fogalmát értelmezte, hanem – a szakma meglepetésére – ítéletében jogalkotóként a 3 órát meghaladó késésekre lehetővé tette a kártalanítást. Erről később írunk, előbb nézzük a két fogalom elhatárolását.

Nem egyszerű a két helyzet közötti különbségtétel. Sharpson főtanácsnok véleményében kifejtette, sértené *az egyenlő bánásmód* elvét, ha a hosszú késéseket, amelyek időtartama akár egy napos is lehet, és a járatörléseket – amelyek esetében akár 12 órán belül is indítható az alternatív szolgáltatás – megkülönböztetnék, és az egyik esetre – a 12 órán belüli indulásra – jár a kártalanítás, a másik (súlyosabb) esetre – amely akár 24 óra is lehet – pedig nem. E különbségtétel nem felel meg az utasok magasszintű védelmének sem, kétségtelen tehát, hogy a jogalkotó „feledékenység” nagy gondot okoz. A Rendelet elsődleges célja a *fogyasztóvédelem*, ezért az összehasonlítható helyzetben lévő személyek különböző kezelése diszkrimináció, ami tarthatatlan. Az EuB – nagy vonalakban elfogadva a Főtanácsnok jogértelmezését -- mindehhez hozzáteszi, a hosszú késés és a járat törlése azonos következményeket okoz az utasoknál, a felmerült kellemetlenségek, kényelmetlenségek, a bosszúság, a néha nehezen viselhető élethelyzetek, mindkét esetben azonosak.

Az utas szempontjának érvényesítése azonban nem jelenti a két jogi fogalom egybemosását. Amennyiben a járat az eredeti repülési tervnek megfelelően repül, nem lehet azt töröltnek tekinteni, mégha a késése jelentős is. Főszabály szerint viszont megállapítható a törlés, ha a késéssel érintett és eredetileg tervezett járatot más járatra alakítják át, vagy ha az eredeti repülési tervvel felhagynak, és a járat utasai csatlakoznak egy független, de a felhagyott repülési tervvel egyező módon induló járat utasaihoz. Még akkor is, ha erre a járatra nézve átfoglalásuk volt.

Irreleváns a repülőtéri tábla tájékoztatása, ugyancsak nem dönt ebben a kérdésben a légi járat fuvarozó személyzetének az utassal közölt információja és az esemény általa történt minősítése. A döntő a légi járat objektív jellemzője.

A Rendelet a kártalanítás alól egy fontos, és a vulkáni hamú miatti vészhelyzetben jogszerűen alkalmazott kimentési okot ismer. A járatörlés esetén az üzemeltető légitársaság nem köteles kártérítést (helyesen kártalanítást) fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

A médiából tudjuk, a vulkán kitörés ebbe a körbe tartozik. De ide tartozik-e a műszaki hiba, a repülőgép meghibásodása? Gyakran hivatkoznak erre a légitársaságok, s gyanítható, a nyári szezonban, hamumentes időben még többet fogják ezt az okot előhozni.

Az EuB 2008. december 22.-i ítéletében kifejtette, hogy a légitársaság járatörlést eredményező műszaki hibája nem tartozik a Rendelet „rendkívüli körülmények” fogalmába, kivéve, ha e hiba olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél és eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légitársaság rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásolásán kívül esik. Így a perben az alperes Alitalia – Liniee Aeree Italiane SpA nem hivatkozhatott arra, hogy ő betartotta a légitársaság karbantartására vonatkozó minimumszabályokat.<sup>7</sup>

3. Láttuk a Rendelet nem, de az EuB meghatározta a késés fogalmát. A késés gyakori, a magyar és az európai ítélkezési gyakorlatot figyelve talán a túlsúlyos jelenség. A

Rendelet a késés jogkövetkezményeit szabályozza, ez pedig a késés időtartamától, és a késésében lévő járat uticéljának távolságától függ. A Közösségen belüli 1500 km-es vagy rövidebb repülőutaknál a 2 órás, a 1500 km-nél hosszabb utak esetében (vagy az összes 1500 – 3000 km-es út esetén) a 3 órás, minden egyéb esetben a 4 órás járatkéséskor a várakozási idővel ésszerű arányban álló étkezést és frissítőket kell a légitársaságnak felajánlania. Ezen túlmenően az utasoknak díjmentesen két telefonhívást, fax, telexüzenetet avagy e.mail küldés lehetőségét kell biztosítani (felajánlani). Amennyiben az indulás a következő napra esik szállodai elhelyezést és ingyenes szállítást a repülőtér és a szálloda között. Amennyiben a késés meghaladja az öt órát, akkor a jegy visszatérítését kell az utasnak felajánlani. A Rendelet a késés esetére nem tartalmazza a kártalanítás lehetőségét.

Az EuB fenti döntése azonban úgy értelmezi a fogyasztók védelmét és az utasoknak nyújtandó magasabb biztonságot, hogy a késéssel érintett járatok utasai hivatkozhatnak a Rendelet kártalanítási lehetőségére, ha és amennyiben a késéssel érintett légi járat miatt háromórás, vagy azt meghaladó időveszteséget szenvednek.<sup>8</sup>

A Rendelet utasokat érintő kompenzációs megoldása több szempontból is figyelemre méltó. A légitársaságoknak a kártalanítást, az ellátást stb. az utasok részére azonnal szolgáltatniuk kell, a légitársaságok kötelezettsége nem korlátozható. A Rendelet az utasok további kártalanítási jogát nem érinti – erről röviden írtunk –, azonban nem korlátozza a légifuvarozónak a harmadik személy irányában érvényesítendő kártérítési jogát sem. Ebben a *lex fori* elve érvényesül, azaz a tagállami jog keretei között kérheti a légitársaság akár az utazásszervezőtől, akár más személytől vagy szervezettől kárának visszatérítését.

### c. További kártérítés lehetősége és a Montreáli Egyezmény

A légiközlekedés utasának védelmét világszerte egy másik jogszabály, a Montreáli Egyezmény biztosítja. Az Egyezmény III. fejezete alaposan és részletesen szabályozza a fuvarozó felelősségét és a kártérítés mértékét. Amennyiben a járat késése bekövetkezik, a fuvarozó viseli a felelősséget azért a kárért, amelyet a késés az utasoknak okozott. Ez a kárviselési kötelezettség kiterjed mind a személy, mind a poggyász vagy az áru légi úton történő fuvarozására. A fuvarozót azonban nem terheli a felelősség a késedelem miatt bekövetkezett kárért, ha bizonyítja, hogy ő maga, az alkalmazottai és megbízottai minden ésszerűen szükségessé váló lépést megtettek a kármegelőzés érdekében, vagy azt bizonyítja, hogy lehetetlen volt, hogy ő maga, alkalmazottai vagy megbízottai ilyen lépéseket tegyenek. Mentessül a fuvarozó e felelősség alól, amennyiben bizonyítja, hogy a kártérítést követelő személy magatartása (vagy hanyagsága) vezetett a kárhoz (vagy abban közrehatott). Az Egyezmény a kártérítés összegét késés esetében minden egyes utasra nézve 4150 SDR összegre korlátozza.

Első pillanatra látható, az Egyezmény alapján a légifuvarozó olyan károkért felel, amelyek a késés *következtében* keletkeztek, de *nem magáért a késésért*. A kártérítés mértékét is korlátozza az Egyezmény, a 4150 SDR feletti összeg követelése kizárt. Az Egyezmény a légifuvarozó felelősségét szintén széles körben zárja ki, hiszen az ésszerűen szükséges lépés, vagy a lehetetlenülés állapotának bizonyítása meglehetősen bizonytalan és parttalan határvonal.

A gondot növeli, hogy a Európai Közösség az Egyezményt aláírta, a tagállamok kihírdették, így az a közösségi jog részét képezi. A Rendelettel összehasonlítva ráadásul

az EuB állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Közösség által kötött egyezmények a jogforrási hierarchiában megelőzik a másodlagos közösségi jogot.<sup>9</sup>

A légitársaságok főként ezen a jogi alapon támadták a Rendeletet. Az IATA és az ELFTA angliai perében a High Court of Justice, és a Queen's Bench Division terjesztett elő előzetes döntéshozatali kérelmet.<sup>10</sup> A több mint 100 légitársaságot tömörítő szövetségek többek között arra hivatkoztak, miszerint a Rendeletet háttérbe szorítja az Egyezmény, így az Egyezmény előírásait kell alkalmazni a késésekre, törlésekre és a beszállás visszautasítására. Mivel az alapkereset közösségi jogi norma érvénytelenségének kérdését érintette, és az érvénytelenségét a Rendelet végrehajtása során vetették fel, az ügynek utas (fogyasztó) résztvevői nem voltak – bár minden róluk szólt az eljárásban.

Az EuB nemcsak a Rendelet érvényességét állapította meg, hanem értelmezve a Rendeletet, az utasok kártalanítására és kártérítésére vonatkozó máig érvényes álláspontot fejtett ki. Érvelése szerint az Egyezményben és a Rendeletben két különböző helyzetről van szó. A Rendelet azokat a helyzeteket érinti, amikor az utasok védelme egységes és hatásos kártalanítást követel meg. Ez a védelem mindenkinek jár, függetlenül attól, hogy konkrét kára keletkezett-e vagy nem, mert a késés (járat törlés, stb.) már eleve hátrányosan érint minden utast.

Az Egyezmény *más* helyzetre vonatkozik. Ahogy L.A. Geelhoed Főtanácsnok véleményében kifejtette, a Rendelet és az Egyezmény nem mond egymásnak ellent, kiegészítik egymást. Az Egyezmény a késésből eredő, *ténylegesen* felmerülő károk megtérítésére kötelez, a Rendelet magát a késést, azt a helyzetet orvosolja, amibe az utas került. Az Egyezmény nem zár ki más intézkedéseket, a Rendelet pedig megenged más kompenzációkat, sőt a kártalanítás beszámítását is lehetővé teszi. Az Egyezmény továbbá magánjogi, a Rendelet pedig közjogi alapon áll, mivel a tagállamok egy-egy kijelölt hatósága felelős annak végrehajtásáért.

Egyértelmű tehát, a késés *kártalanításhoz* -- a Rendelet alapján --, valamint *kártérítéshez* -- az Egyezmény alapján -- vezet. A két intézmény nem azonos, és jogi feltételei különbözőek. Az utazó jogosult mind az Egyezmény, mind a Rendelet alapján kárának megtérítését (amennyiben az effektíven bekövetkezik), illetve a késés (törlés, stb.) okozta hátrányos helyzet következményeinek megszüntetését, kezelését követelni. Felhívjuk a figyelmet, amennyiben a Rendelet alapján a légifuvarozó nem teljesíti kötelességét, az előtt a tagállami bíróság előtt perelhető (a felperes választása szerint), amelynek illetékességi területén a repülőgépnek indulási vagy érkezési helye található.<sup>11</sup>

#### d. Mire kell ügyelni?

A légi utasok védelme jogilag teljes körű, alaposan szabályozott, jóllehet néha már-már az az érzésünk, túlszabályozott. Persze ezt csak a légiközlekedésben kialakult helyzetekkel hátrányosan érintett utasok tudják eldönteni. Ráadásul a valóságos szituációk még összetettebbek, így például az utas nem feltétlenül a légitársasággal, hanem utazási irodával vagy éppen egy nyaralását teljes körűen megszervező ügynökséggel áll kapcsolatban, jegyét vagy repülőútját is e cégek biztosítják. Először tehát fel kell mérni a lehetséges láncolatok, szerződések tartalmát, ki miért hogyan felelős, mire terjed ki a szolgáltatása.

Repülőgéppel történő utazáskor tisztában kell lennünk a légi fuvarozó minőségével (közösségi-e vagy nem), de azzal is, hogy az indulási és cél állomás az EU alapító szerződéseinek alkalmazási területére esik-e vagy nem. Külön probléma, ha az egyes tagállamok tengerentúli területére nem kell alkalmazni e Szerződéseket, jóllehet a Rendelet ilyen különbséget nem tesz. Tisztában kell lennünk azzal a hatósággal, aki a

Rendelet szerint az utasokat tájékoztatni köteles<sup>12</sup>, és azzal is, hogy egy nem megfelelő tájékoztatás alapján elfogadott kártalanítás nem szünteti meg az utasnak a pótlólagos (teljes) kártalanításhoz való jogát.

Érdemes azonban a repülőtereken található és az utasoknak átadott, a légi utasok jogairól szóló szórólapokat végigolvasni, majd ha gond van az Európai Bizottság honlapjáról (többek között magyarul is) letölthető panaszbejelentő nyomtatványt pontosan kitölteni, és elküldeni a nyomtatványon található címre.

Az utasok jogvédelme Európában működik tehát, még akkor is, ha időnként vulkáni hamu homályosítja el a légteret.

---

1. Az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11.-i 261/2004/EK rendelete a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről. (Hivatalos Lap L 46. 1. o. magyar nyelvű különkiadás 2004. 7. fejezet 8. kötet, 10. old.)

2. A Montreálban, 1999. május 28. án kelt, a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény. Magyarországon kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel. Az Európai Közösségben kihirdetve a 2001. április 5.-i 2001/539/EK tanácsi határozattal. (Hivatalos Lap L 194. 38. old. magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. old.)

3. A 295/1991/EGK Tanácsi rendeletről van szó, amelynek tárgya a 261/2004/EK rendelettel azonos. (Hivatalos Lap L. 36. 1991. 2. 8. 5. o.)

4. A Tanács 1992. július 23.-i 2407/92/EGK rendelete a légifuvarozók engedélyezéséről. (Hivatalos Lap L. 240. 1992. 8. 24. 1. old.) Módosította, és egységes szerkezetbe foglalta az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24.-i 1008/2008/EK rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (átdolgozott változat, Hivatalos Lap L 293. 3. old.).

5 C – 173 / 07 sz. ügy. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland c. Diether Schenkel. Ítélet 2008. július 10. én született.

6 A C-402/07 sz. ügyben a felperesek Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon az alperes Condor Flugdienst GmbH-t perelték. A C- 432/07 sz. ügyben Stefan Böck és Cornelia Lepuschitz adtak be keresetet az Air France SA ellen.

7 C-549/07. sz. ügy. Friederike Wallentin – Hermann c. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA. Ítélet 2008. December 22.

8 A C-402/07. sz. és a C-432/07 sz. egyesített ügyben hozott ítélet határozatának 2. pontja.

9 C-61/94 sz. Bizottság c. Németország ügyben 1996. szeptember 10.-én hozott ítélet. EBHT. 1996. I.-3989. o.

10 C – 344/04. sz. ügy. International Air Transport Association és European Low Fares Airline Association c. The Queen, Department for Transport. Ítélet: 2006. Január 10.

11 C – 204/08. sz. ügy. Peter Rehder c. Air Baltic Corporation. Ítélet: 2009. július 9.

12 Magyarországon ez a Nemzeti Közlekedési Hatóság, Légiközlekedési Igazgatóság. Az Európai Bizottság web lapja szerint a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság az, amely az utasokkal való kapcsolattartásra hivatott.