

EURÓPAI JOG

Az Európai Jogakadémia folyóirata

A szerkesztőbizottság elnöke: Dr. Németh János

Főszerkesztő: Dr. Kecskés László • Szerkesztők: Dr. Lomnici Zoltán, Dr. Osztovits András

hvgorac

EURÓPAI JOGI FÓRUM

Késésben*

(Légi utasok bírói jogvédelme Magyarországon a közösségi jog tükrében)

I. Kérdésfelvetés

Magyarország bíróságai az Európai Unió bíróságai. Jogalkalmazási tevékenységük ezért a hazai jogszabályok mellett befogja a közösségi jogot is. Különös élességgel vetődik fel az uniós jog alkalmazásának problémája akkor, ha bíróságaink a közösségi politikák kiemelt területének jogszabályai alapján hirdetnek ítéletet.

A közlekedés rendszerének szabályozása és a közlekedést igénybe vevő utasok védelme egyidős az Európai Közösségekkel. A történetileg hosszú múlt mögött nemcsak az ágazat gazdasági jelentősége állt, hanem az egész Európára kiterjedő mobilitás megteremtésének igénye.¹ Napjainkban e területen is tanúi lehetünk a fogyasztóvédelmi és kereskedelmi szempontok keveredésének, a jogszabályok nagy számának, másképpen egy dinamikus fejlődő jogágazat komplexitásának. Paradox módon e jogterületet minden uniós állampolgárt, természetes és jogi személyt érint, hiszen az utazás éppúgy hétköznapi életünk részévé vált, mint a határon átnyúló gazdasági mobilitás.

Írásunk a rendkívül kiterjedt szabályrendszeren belül a magyar bíróságoknak a légi utasok védelmére vonatkozó ítélkezési gyakorlatát elemzi. Látni fogjuk, a nyilvánosságra hozott ítéletek, mint cseppben a tenger, bemutatják a közösségi jog alkalmazásának általános problémáit, s felhívják a figyelmet azokra a megoldásra váró kérdésekre, amelyek nélkül nem lehet egy egységes igazságszolgáltatási tér kialakításáról beszélni.²

Jóllehet nagy számban nem tudunk felmutatni releváns és tömegesen hozott ítéleteket, a bírósági gyakorlat vizsgálata mégis jelez bizonyos tendenciákat, összefüggéseket.

1. A légi jármű késése

1.1. A közösségi jogi tanúságok

A jogeset történeti tényállása rendkívül egyszerű, már-már tankönyv ízü.³ A felperest az alperesi légitársaság – amely közösségi légifuvarozó volt – egy harmadik – nem tagállami – országból 6 órát meghaladó késéssel szállította Budapestre. A felperes kereseti kérel-

mében a 261/2004/EK rendelet 7. cikke⁴ alapján 600 € kártalanítási összeget kért. Indítványozta továbbá, hogy a bíróság az eljárás felfüggesztése mellett előzetes döntéshozatali kérelemmel keresse meg az Európai Bíróságot, mivel a közösségi jogi norma nem egyértelmű, így annak értelmezése – amit csak az EuB végezhet el – szükségszerű. Jogi álláspontja szerint ugyanis a kártalanításról szóló 7. cikk a 6. cikk esetére (késés) is vonatkozik, de ez a rendelet szövegéből nem derül ki egyértelműen.

A bíróságok döntéshozatali figyelme ezután, miként a történet, két szálon futott tovább. A kártalanítás jogszerűségére, és az előzetes döntéshozatal szükségességére összpontosítottak.

A kártalanítás kérdését gyorsan elrendezték. Mind az első, mind a másodfok álláspontja az volt, a rendelet szövegéből egyértelmű, a késésekre a kártalanítás 7. cikke nem vonatkozik, ezért e körben a kereset *alaptalan*. A másik problémát szintén ebből az aspektusból vizsgálva döntöttek el. Álláspontjuk szerint mivel a rendelet olyan egyértelmű, hogy a pozitív jog vitathatatlan, ezért nincs szükség az előzetes döntéshozatali kérelem előterjesztésére.

A történet a kereset jogerős elutasításával azonban nem ért véget. A felperes *hivatalos jogkörben okozott kár* megtérítése iránt nyújtott be keresetet az alapügyben első és másodfokon eljáró bíróságok ellen. Álláspontja szerint az eljáró bíróságok ítéletei a közösségi (uniós) jogba ütköztek. Egyfelől azért, mert hatáskör hiányában értelmezték (tévesen) a közösségi jogot, másfelől a rendelet elsődleges a tagállami (nemzeti) joggal szemben, így azt a bíróságoknak kötelező módon alkalmazniuk kellett volna.

A kártérítést elbíráló első és másodfokú bíróságnak – jóllehet leszögezték az alapügyben hozott határozatok újraértékelésének tilalmát – egyszerre kellett dönteniük a kártérítési keresetről, valamint a felperes által felhívott jogi jogszabálysértésről, hiszen a felperesi által felhívott jog közösségi (uniós) jog volt. A (kártérítési) kereset első- és másodfokú elutasítása mellett fő jogi érvelésük az volt, miszerint a rendelet e körben egyértelmű, ezért az alapügyben eljáró bíróságok nem sértettek jogszabályt. Másodszor az EuB megkeresése egyértelmű jogi

* A szerkesztőbizottság a tanulmányt vitaindítónak tekinti, és várja az esetleges észrevételeket.

rendelkezések esetében az EuB irányadó joggyakorlata alapján⁵ kizárt, a Rendelet ésszerű és komoly kételyeket nem vet fel, ezért a bíróságok részéről nem áll fent az előzetes döntéshozatal iránti kérelem előterjesztésének kötelezettsége, még a másodfokú (fellebbezéssel nem támadható határozatot hozó) bíróság esetén sem.

A magunk részéről a jogeset elemzésekor nem az előzetes döntéshozatal iránti kérelemre összpontosítanánk, mivel az EuB számos ítélete éppen e kötelezettségről szól. Nyilvánvaló, az ügy nemzeti keretek között tartásának indoka a rendelet egyértelműsége volt, ezért sokkal fontosabb számunkra e kérdés vizsgálata. Valóban ilyen egyértelmű a rendelet?

Amennyiben a rendelet ilyen egyértelmű lett volna, jó néhány EuB ítélettel lettünk volna szegényebbek.⁶ A nemzetközi légifuvarozók szövetségei (kb. 120 légitársaság) peres eljárásából eredően már 2004. augusztus 8-án előzetes döntéshozatalra irányuló kérelem érkezett az EuB-hez Angliából, ahol a légifuvarozók a rendelet érvénytelenségét akarták megállapíttatni. Az ítélet 2006. január 1-én a Nagytanácsban született meg, jelezve ezzel az ügy fontosságát. A további eljárásokban a megkeresések a rendelet egyes pontjainak alapkérdéseire vonatkoztak, pl. a légijárat fogalmára (C-173/07), a kártérítés alóli mentesülés lehetőségeire (C-549-07), vagy az eljáró bírói fórum joghatóságára (C-204/08). Úgy tűnik tehát, hogy a rendelet korántsem olyan egyértelmű és kételymentes, mint ahogy azt a magyar bíróságok (mind a négy) látták.

Kijelentésünk igaz a késés esetére járó kártalanítás fogalmának meghatározására is. 2007. augusztus 30-án a Bundesgerichtshof (Németország), illetve 2007. szeptember 18-án a Handelsgericht Wien (Ausztria) kérelme érkezett meg a Bírósághoz. A két ügyet egyesítve bírálta el a Bíróság, mert mindkét ügy közös pontja a járat késése esetén megállapítható kártalanítás volt.

Az alapügyek a magyar bíróságok által elbírált jogesethez hasonló tényállást tartalmaztak. Az egyik esetben a járat 25 órás késéssel indult, a másik esetben 22 órát késett a Mexikóból Frankfurtba tartó gép. A tényállások azonban némileg eltértek a magyar jogesettől, továbbá a felek jogi álláspontja is különbözött a hazai felperesi és alperesi álláspontoktól. Az alperesek az EuB elé került ügyekben – szinte a magyar bíróságok pozitívista jogszemléletét követve – arra hivatkozva kérték a kereset elutasítását, hogy a késésre nem ítélt meg a rendeletben előírt kártalanítás. A felperesek ellenben hivatkoztak a járat törlésére is, ekkor ugyanis a 7. cikk alapján járó kártalanítást légi fuvarozónak ki kell fizetnie. A történeti tényállásban mindezek ellenére nem igazán lehetett elkülöníteni a járat törlést és a késést. Ezért a Bíróságnak mindenekelőtt abban a kérdésben kellett állást foglalnia, hogy miben és mennyiben különböztethető meg, illetve mennyiben azonos a két (jogilag értékelhető) szituáció. A Bíróság egyébként megállapította (ítélet 26. pontja), hogy a rendelet valóban nem tartalmazza a késés fogalmát.

A valóságos probléma kétségtelenül az utasok oldalán merül fel. Egy hosszú órákig tartó késés valamint a járat törlése (majd az utasoknak 24 órán belül más járárral történő elszállítása) között az utasok helyzetét tekintve nincs nagy különbség. Sharpston főtanácsnok indítványában⁷ egyértelműsíti „a légi fuvarozók utasai által a járatok törlése, vagy jelentős késése esetén elszenvedett károk hasonlóak, függetlenül attól, hogy melyik légitársasággal szerződtek, és tekintet nélkül az ezek által követett árpolitikára.” A rendelet ellenben – így a Főtanácsnok – mivel különböző elbírálásban részesíti a késést elszenvedő és a járat törlésével érintett utasokat, *diszkriminatív*. Eltérő módon kezelve az összehasonlítható helyzeteket – az állandó ítélkezési gyakorlat szerint – sérti az egyenlő elbánáshoz való jogot. A rendelet ezen diszkriminatív megoldása ellentmond a rendelet céljának, a légi utasok magasabb szintű védelmének, mert a késéssel érintett és a járat törléshez hasonló objektív helyzetbe került légi utasokra a jogi védelmet nem azonos mértékben terjeszti ki.

A Főtanácsnoki véleményből az következik, hogy meg kell adni a hosszú késésekkel érintett légi utasoknak a járat törlések esetére járó védelmet, azaz a kártalanítást. Meg kellene húzni tehát azt a határt, ahol a védelem kezdődik, ám ez Sharpston Főtanácsnok szerint – lehetetlen. Nem lehet számszerűsíteni a késés hosszúságát, mivel – érvel – mindig lenne egy alsó időhatár, ami alatt az utasok kiesnek a rendelet védelmi köréből.

Az EuB ítéletében részben elfogadta a Főtanácsnok érvelését, de meghúzta az időhatárt, mégpedig *három órában*. Az ítélet rendelkező része szerint „a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóan lehet tekinteni a kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából”, és hivatkozhatnak a rendelet „7. cikke által előírt kártalanítás iránti jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében három óra, vagy azt meghaladó idővesztést szenvednek...”

Az EuB ítéletének ismeretében – utólag – könnyű kritikával illetni a magyar bíróságok álláspontját. Ettől tartózkodva, arra hívjuk fel a figyelmet, miszerint a pozitív jog alapján álló ítélkezési gyakorlat megakadályozhatja a jog által szabályozott élethelyzetek sajátosságaiból és sokszínűségéből fakadó kihívásokra adott jogszerű és rugalmas jogalkalmazói válaszokat. A rugalmasság azonban a közösségi jog talaján mindenekelőtt *értékelvű*, olyan jogértelmezés, amely magával hozza a jogforrások belső tartalmának feltárását, nem mellőzve azok kritikai értelmezését sem.⁸ Mindezt tudva – álláspontunk szerint – indokolt lett volna a magyar bíróságok előzetes döntéshozatal iránti kérelme, így a magyar felperes jogsérelme kompenzálható lett volna. Láttuk, a német és az osztrák bírói fórum nem habozott az EuB megkeresésével.

A bemutatott magyarországi jogesetnek vannak azonban más fontos tanúságai is. Egyfelől felvetődik a közösségi és a hazai (anyagi) jog intézményeinek újraér-

telmezése, másfelől az Európai Bíróság ítéleteinek *erga omnes* hatályának problematikája. A probléma megoldását a fent bemutatott magyar bírósági ítéletekben keressük.

1.2. Az anyagi jogi tanúságok

Az ítélező magyar bíróságok a vonatkozó EK rendelet alapján megítélhető *kártalanítás* fogalmát megfelelően speciális kontextusban, illetőleg elnevezéssel használták. A PKKB és a Fejér Megyei Bíróság *kötbér* jellegű kártérítést említett, egyedül a Fővárosi Ítélőtábla állt ki következetesen a *kártalanítás* kifejezése mellett. A felek jogi álláspontja sem volt egyértelmű. A felperes néha maga is kötbért követelt, az alperes pedig az alperben a fellebbezés elutasítását a késéssel okozott kár bizonyítatlansága miatt kérte. Úgy tűnik tehát, a rendelet kártalanítási konstrukciója nem volt igazán értelmezhető a magyar peres eljárásokban.

A rendelet *kártalanításra* vonatkozó előírásainak értelmezése azonban nemcsak a magyarországi peres eljárásokban okozott gondot. Már az EuB előzetes döntéshozatalára irányuló első megkeresésnek⁹ a kártérítés, kártalanítás elhatárolása volt az alapvető problémája. A gondot a légiközlekedés utasainak védelmét világszerte felvállaló Montreali Egyezmény (továbbiakban: Egyezmény)¹⁰ okozta, pontosabban a rendelet és az egyezmény egymáshoz való viszonya. Az Egyezmény III. fejezete alapján, amennyiben a légi járat késik, a fuvarozó viseli a felelősséget azért a *kárért*, amelyet a késés az utasoknak okozott. A légi fuvarozó kárfelelőssége kiterjed mind a személy, mind a poggyász (és áru) légi szállítására. Mentésül a fuvarozó a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy ő maga, alkalmazottai és megbízottai minden ésszerűen szükségessé váló lépést megtettek a kármegelőzés érdekében. Mentésül, amennyiben bizonyítja, hogy a kárelhárításra irányuló lépések megtétele akár az ő, akár alkalmazottai vagy megbízottai oldalán lehetetlen volt. Ugyancsak mentésül a kártérítési kötelezettsége alól, ha 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.

Az Egyezmény alapján tehát a légi fuvarozó olyan károkért felel, amelyek a késés *következtében* keletkeztek. Maga a késés kívül esik az Egyezményen, mivel a légi fuvarozó *magáért a késésért* nem felel. Az Egyezmény a kártérítés mértékét korlátozva kizárja az Egyezményben meghatározott összegnél nagyobb összegű követelést. A légi fuvarozó kimentési lehetősége széles, mivel az ésszerűen szükséges lépés, avagy a lehetetlenülés bizonyítása meglehetősen parttalan.

Az Európai Közösség a Montreali Egyezményt aláírta¹¹, a tagállamok kihirdették, így az a közösségi jog részévé vált. Az EuB állandó ítélezési gyakorlata szerint a Közösség által kötött egyezmények ráadásul a

jogforrási hierarchiában megelőzik a másodlagos közösségi jogot.¹² Ez volt a jogi indoka a légitársaságok rendelet érvénytelenítése iránti – Angliában indított perben előterjesztett – kereseti kérelmének.

Az IATA és az ELFTA angliai perében a High Court of Justice, és a Queen's Bench Division terjesztett elő előzetes döntéshozatali kérelmet.¹³ A több mint 100 légitársaságot tömörítő szövetségek többek között arra hivatkoztak, miszerint a rendeletet (másodlagos jog) háttérbe szorítja az Egyezmény (elsődleges jog), ezért kizárólag az Egyezmény előírásait kell alkalmazni a késésekre (járat törlésekre és a beszállás visszautasítására). Az Egyezmény pedig a késések következményére – a bekövetkezett, effektív kárra – nézve ír elő kompenzációt, a késésért (járat törlésért stb.) magáért nem, így a rendelet mind másodlagos jogforrás ellentmond az elsődleges, prioritást élvező jogi rendelkezésnek.

Az EuB ítéletében megállapította a Rendelet érvényességét, ám értelmezve a Rendeletet, az utasok kártalanítására és kártérítésére vonatkozó maig érvényes jogi álláspontot fejtett ki. Az ítélet szerint az Egyezményben és a rendeletben *két különböző helyzetről* van szó. A rendelet azokat a szituációkat érinti, amikor az utasok védelme egységes és hatásos kártalanítást követel meg. Olyan védelmet, ami *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, hanem *kiegészítik* egymást. Az Egyezmény a késésből eredő, *ténylegesen* felmerülő károk megtérítésére kötelez, a rendelet magát a késést orvosolja. Az Egyezmény nem zár ki más intézkedéseket, a rendelet pedig megenged más kompenzációt, lehetővé teszi a kártalanítás beszámítását a más jogcímen megítélt kártérítésbe. Az Egyezmény magánjogi, a rendelet pedig közjogi alapon áll, mivel a tagállamok egy-egy kijelölt hatósága felelős a rendelet végrehajtásáért.

A jogi helyzetet elemezve látható, a légi járatok késése esetén egyaránt követelhető *kártalanítás* – a rendelet alapján –, valamint *kártérítés* – az Egyezmény alapján. A két jogintézmény nem azonos egymással, s alkalmazásának feltételei szintén különbözőek. Az utas követelheti kárának megtérítését (amennyiben az effektíven bekövetkezik), illetve a késés (törlés stb.) okozta hátrányos helyzetének kompenzálását. Amennyiben a rendelet alapján a légi fuvarozó nem teljesíti kötelezettségét, az előtt a tagállami bíróság előtt perelhető (a felperes választása szerint), amelynek illetékességi területén a repülőgépnek indulási vagy érkezési helye található.¹⁴ Ezzel szemben az Egyezmény joghatósági szabálya speciális, csak a 33. cikk alapján kijelölt bírói fórum előtt indítható kártérítési per.¹⁵

A rendeletben illetőleg az Egyezményben meghatározott kártérítés illetve kártalanítás együttes megítélése

(kezelése) a magyar bíróságok számára, főleg a történetileg kialakult gyakorlatuk miatt eleve problematikus.¹⁶ Mindenesetre a rendeletben biztosított átalány-kártalanítás semmiképpen sem analóg a Ptk. 246. §-ában szabályozott kötbérrel, ez a bírói értelmezés elfogadhatatlan. De nem is kauzális kárfelelősségen alapuló kompenzáció, hiszen az EuB ítéleteiben kifejtett álláspontja szerint a rendelet alapján megteendő intézkedések az Egyezményt megelőzően, a késések (járatatlanságok, beszállás visszautasítások) bekövetkeztekor azonnal alkalmazandó intézkedések. Sharpston Főtanácsnok már idézett véleményében világosan fogalmazott: „a kártalanítás kritériuma nem a károkozás, hanem a (tárgan meghatározott) vétkesség az üzemeltető részéről.” E vétkesség még akkor is fennállhat, ha műszaki hiba okozza a késést, mivel a műszaki hiba automatikusan nem tartozik a kimentésre okot adó rendkívüli körülmények fogalmába.¹⁷ Mindebből következik, hogy a magyar per alperesi légitársaságának fellebbezési jogalapja elfogadhatatlan, mivel a felperesnek a rendelet szerinti kártalanításhoz akkor is joga van, ha nincs bizonyíthatóan bekövetkezett kára.

A közösségi jog e területen minden kétséget kizáróan polgári anyagi jogot érint, mégpedig a kártérítés és károkozás magyar szabályozásának jogi alapjait. Eltekintve a hazai szabályozás mélyebb elemzésétől, egyetlen egy kérdésre keressük a következő fejezetben a választ. Arra leszünk kíváncsiak, vajon a közösségi jog rendeletben megfogalmazott szabályaival szemben – amelyek közvetlen hatállyal bírnak és elsődlegesek a nemzeti – tagállami joggal szemben – lehet-e jogot alapítani a magyar Ptk.-ra? A probléma különösen azokban az esetekben élő, amikor a járatkésésekre, törlésekre, beszállás visszautasításokra jelentősen eltérő körülmények között, vagy egy kifizetett, előre lekötött utazás során kerül sor.

2. Légi jármű késése és az utazási iroda felelőssége

A per felperesei az alperes utazási irodával¹⁸ utazási szerződést kötöttek 2005 augusztusában, tehát a közösségi rendelet hatályba lépését követően. Az utazási iroda a felperesek részére egységes szolgáltatási csomagot biztosított, ennek része volt a felperesek nyaraló helyre (Tunézia) történő légi szállítása (charter géppel), majd egy hét 4 csillagos tengerparti szállodai szobában eltöltendő nyaralás. Az utazási szerződés 3. pontja az utazási iroda felelősségét a közlekedési eszközök meghibásodásáért, késéséért kizárta.¹⁹

Az utazás kezdete előtt néhány nappal a felperesek telefonos érdeklődésére az utazási iroda képviselője azt közölte, hogy a gép reggel 9 helyett délután 3 órakor indul. A repülőtérén a felpereseket értesítették, hogy a gép mégsem 3-kor, hanem várhatóan este 19 óra körül indul majd. 17 órakor az utasok beszállásra jelentkeztek, beszállási kártyájukat megkapták, és átadtak nekik egy

1700 Ft értékű bont, amivel vizet, vagy kávé vásárolhattak. A becheckolás után kiderült, mégsem indul el a gép, ezért a légi társaság képviselője – a nélkül, hogy a késés okairól tájékoztatott volna – különböző alternatív ajánlatokat tett, amit az utasok nem fogadtak el. Végül egy másik városba érkező gépen este 20 óra után indultak el, a célállomásra este 10 óra 10 perckor érkeztek meg. Csomagjaikat a társaság egy másik géppel szállította utánuk, ami este 11 óra után landolt. Szálláshelyüket éjjel 1 és fél kettő között foglalták el, ám késésük miatt külön szobát a hotel már nem tudott biztosítani, így csak külön juttatás ellenében jutottak eredeti szobájukhoz úgy éjjel három óra körül.

Másnap kiderült, a hotel a meghirdetett szolgáltatásoknak a negyedét sem tudja teljesíteni. Légkondicionálás nélkül, kihagyó áramellátással, a kontinentális csillagnélküli szálláshelyek szintje alatt maradó étkezéssel telt el az egy hét. A felperesek mindent rögzítettek, jegyzőkönyveztek, s már a helyszínen bejelentették kárigényüket.

A felperes keresetében kérte, hogy a bíróság állapítsa meg az utazási szerződés 3. pontjának érvénytelenségét a 214/1996. (XII. 26.) Korm. rend. 12. § (1) bekezdése alapján, illetőleg a Ptk. 209/A. § (1) bekezdése alapján (tisztességtelen szerződési feltétel). Kérték, hogy az elmaradt és jóval alacsonyabb szintű szolgáltatások miatt a bíróság csökkentse (árleszállításként) a szolgáltatás ellenértékét (ez az alperes visszafizetési kötelezettségét jelenti). Az árleszállítás az egész úti csomag szolgáltatási árát érintette, beleértve a repülőjegy árát is. Kérték továbbá, hogy az alperes térítse meg a késés miatti telefonálás költségeit és az alperes személyenkénti általános kártérítési összegre kötelezését. Hivatkoztak továbbá a közösségi rendeletre, annak 7. cikk (1) bek. b) pontja alapján kérték a késés esetére járó kötelező kárkompenzáció megítélését.

Az alperes a perben azzal védekezett, miszerint a légi jármű késése esetére az utazási szerződésben jogszerűen zárta ki a felelősségét, a szálloda szolgáltatására nem volt ráhatása, úgy járt el, ahogy az adott helyzetben elvárható. A rendelet alapján kért kártalanításra még ellenkérelmet sem terjesztett elő.

A jogesetet értékelve és az eljáró bíróságok ítéleteit egybevetve a nyaralóhelyen nyújtott szállodai szolgáltatással nem foglalkozunk, mivel ebben a kérdésben az eljáró bíróságok álláspontja között nem volt lényegi eltérés, de az alperes sem igen tudott maga mellett bizonyítékokat felsorakoztatni. A fellebbezés, majd a felülvizsgálati eljárás a légi jármű késésének megítélése, és az általános kártérítési összeg (kárátalány) jogszerűsége miatt történt, és e kérdésekben a három bíróság három különböző álláspontra jutott. Megjegyezzük, a jogesetet értékelve mi a magunk részéről egy negyedik verziót adunk elő, persze a bírói ítélethez fűződő következmények nélkül.

Az elsőfokú bíróság az utazási szerződés vitatott kikötésének érvénytelenségét a 18/1999. (II. 5.) Korm.

rend. 1. § (1) bekezdésének h) pontja alapján mondta ki. A kormányrendelet szerint a fogyasztói szerződésben tisztességtelennek minősül különösen az a szerződési feltétel, amely kizárja vagy korlátozza a fogyasztóval szerződő félnek az általa igénybe vett közreműködőért való felelősségét. A charter gépet üzemeltető légitársaság tehát az elsőfokú bíróság álláspontja szerint *közreműködő*, polgári jogi helyzetét tekintve teljesítési segéd, akinek magatartásáért a szolgáltató felelős. Az elsőfokú bíróság ezen az alapon ítélte meg a felperesi keresetbe foglaltakat. Megítélte továbbá a rendelet alapján járó kártalanítást is, de csak a rendeletbe foglalt összeg 50%-át, mivel a jelentős, 4 óránál nagyobb késés ellenére a légi fuvarozó alternatív járatot biztosított.

Az alperesi fellebbezés miatt eljáró Ítéletábra lényegesen másként látta a járatkésés jogi következményeit. Az alperes e körben a fellebbezésben vis majorra hivatkozott ugyan, de az Ítéletábra ezzel az alperesi állásponttal nem foglalkozott. A táblabírói ítélete szerint elfogadhatatlan a felperesek és az elsőfokú bíróság azon álláspontja, ami szerint a légi fuvarozó „közreműködő”. A légi személyszállítás szabályairól szóló 25/1999. (II. 12.) Korm. rend. alapján ugyanis a légi személyszállításra irányuló szerződés az utas és a légitársaság között jön létre. Az utazó és az utazásszervező közötti jogviszony vállalkozási jogviszony, amennyiben azonban az utazási csomag része a légi személyszállítás, megrendelő repülőjegy vásárlására vonatkozó igénye a felek között *megbízást* hoz létre. Tehát a repülőjegy vásárlására vonatkozó utas megrendelés esetében külön kell értelmezni a csomagszolgáltatás repülésre és üdülésre vonatkozó elemét. A légitársaság nem közreműködő, ezért a közreműködésre alapozott kereset (és ítélet) helytelen. Az alperes a tájékoztatási kötelezettségének megszegésével, az utasokat magukra hagyva követett el szerződés-szegést, de a légi járat késése miatt nem felel. A felperesek ebből fakadó kártalanítási igénye az alperessel szemben nem érvényesíthető, a közösségi rendelet alapján pedig a felpereseknek a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatósághoz kell fordulniuk. A 261/2004/EK rendelet az üzemeltető légi fuvarozó kártalanítási kötelezettségét írja elő, s a konkrét károk megtérítését pedig a Montreali Egyezmény alapján szintén a légi fuvarozótól lehet követelni, 4.150 SDR maximális összegben. Az Ítéletábra így a légi járat késéséből eredő valamenyny kereseti követelést elutasította.

A felülvizsgálati eljárásban hozott ítélet jogalapja részben eltér, részben átfedi az Ítéletábra álláspontját. A Legfelsőbb Bíróság nem osztotta az Ítéletábra azon véleményét, hogy a légi szállításra vonatkozóan utas és az utazási iroda között megbízási szerződés jött létre. Az utazási iroda a 214/1996. (XII. 23.) Korm. rend. szerint köteles a szolgáltatásokat teljesíteni, még akkor is, ha ezek különböző típusú és különböző jellegű szolgáltatások. Amennyiben nem maga szolgáltat, köteles e szolgáltatások feltételeit biztosítani, ergo szervező te-

vékenységet kell végeznie. Tevékenysége – és ebben új az LB ítélete – lényegében a *fővállalkozó* kritériumainak felel meg. A fővállalkozói minősége feltételezi az alvállalkozók igénybevételét, de feltételezi az alvállalkozó magatartásáért való polgári jogi felelősségét is.

Az LB ítélete alaposan körüljárja a légi fuvarozó helyzetét. Az utazási iroda a légi fuvarozót magát, mint közreműködőt jelölte meg szerződésében (ez a 3. – a vitatott – pont) ám a történeti tényállás alapján megállapítható, a légi fuvarozást az alperes különjáratral oldotta meg. A légi fuvarozásra vonatkozó kormányrendelet – értelmezi az LB a jogszabályt – csak arra vonatkozik, ha a légitársaság és az utas közvetlenül kerülnek kapcsolatba, azaz az utas az irodánál maga – az utazási iroda csomagja nélkül – rendeli meg a jegyét. Az LB – álláspontunk helyesen – megállapítja, hogy sem a Montreali Egyezményből, sem a 261/2004/EK rendeletből nem következik, hogy szervezett társasutazás keretében leköötött járatok esetében az utazásszervező ne kerülhetne jogviszonyba a légitársasággal. Az EK rendelet 2. cikk b) pontja alapján a légi fuvarozó vagy az utassal, vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés alapján hajt végre repülést. A légi fuvarozó tehát az utazás szervezőjével szerződéses kapcsolatba kerülhet.

Mindezek alapján az utazási iroda a légitársaságot közreműködőként vette igénybe, akinek felelőssége a Ptk. 314. § (2) alapján csak abban a körben zárható ki, amely körben e felelősséget a nemzetközi egyezmények korlátozzák. Helytálló tehát az elsőfokú bíróságnak az általános szerződési kikötés érvénytelenítését megállapító döntése.

Helytálló a 261/2004/EK rendelet alapján járó kártalanításnak az elsőfokú bíróság részéről történő megítélése, a késéssel összefüggésben egyéb kárátalány azonban nem jár a felpereseknek. Nem jár, mert az az EK rendelet alapján megítélt kártalanításban benne foglaltatik – mondja az LB. Az ítélet hosszan értelmezi a Montreali Egyezménynek az alperes kimentésére vonatkozó rendelkezéseit, majd megállapítja, az alperes ennek nem tett eleget, de az EK rendelet alapján sem mentette ki magát, így a késésért járó kártalanítás jogszerű követelés.

Jeleztük, álláspontunk eltérő a bíróságokétól, mivel azonban több kételyt tartalmaz, ítéleti döntést minden bizonnyal nem lehet rá alapítani. Kezdjük az elején.

A bíróságok egyhangúan, egyezően a felekkel a légi járat késéséről beszéltek. Vajon késés volt-e ami történt? Az ítéletek egyfelől erre nem adtak elég ténybeli eligazítást, azonban feltehetően nem késésről, inkább *járat-törlésről* beszélhetünk. Láttuk a késés esetére – a pozitívista jogfelfogás szerint, és az EuB 2009-es november 19-i ítélete²⁰ előtt – kártalanítás nem jár. Jogesetünk bíróságai e problémán nagyvonalúan túlléptek ugyan – mintegy megelőlegezve az EuB ítéletét –, ám mégsem mellőzhető annak a kérdésnek a vizsgálata, késés, vagy járat-törlés történt-e.

Az EuB ítéletének 36. pontja szerint „főszabály szerint megállapítható a járat törlése, ha a késéssel érintett és eredetileg tervezett járatot más járatra alakítják, vagyis, ha a járat eredeti repülésével felhagynak és ez utóbbi járat utasai csatlakoznak egy ugyancsak, azonban azon járatról függetlenül tervezett járat utasaihoz, amelyre az ilyen módon átirányított utasoknak foglalása volt.”

A peres jogeset álláspontunk szerint megfelel ezen feltételeknek. Továbbá, mivel átfoglalásról volt szó, jogszerűnek tűnik az elsőfokú bíróság 50%-ban csökkentett mértékű kártalanítása is. Nem foglalkozott azonban egyik bíróság sem – így az elsőfokú sem – azzal a kérdéssel, hogy az alternatív járat nem a célállomásra szállított, azonban az EK rendelet fel sem tételezi a nem célállomásra történő szállítást.

Amennyiben mindezek ellenére késésről, mégpedig hosszú késésről volt szó, a légitársaság nem nyújtotta az EK rendelet szerinti szolgáltatást. Az utasoknak a 9. cikk szerint nemcsak 1700 Ft értékű bon járt volna, hanem ingyenes fax, e-mail, telefon szolgáltatás is.

Az elsőfokú és a felülvizsgálati bíróság megítélte az EK rendelet szerinti járó kártalanítást. A felülvizsgálati ítélet 2008. április 22-én született, ekkor az EuB 2009. novemberi ítélete értelemszerűen nem rendezte a törlés és a hosszú távú késés problémáját. Korábban bemutattuk, más magyar bíróság a hosszú késésre nem ítélt meg kártalanítást, mondván a 7. cikk a késésre nem vonatkozik. Az EuB elé vitt ügyekből megtudható, dogmatikailag, a pozitív jog alapján ez kétségtől igaz. De igaz az is, mivel nem „kételementes” az ügy, meg kellett volna keresni előzetes döntéshozatal céljából az EuB-t. Ugyanez vonatkozik a felülvizsgálati bíróságra, akinek kötelező lett volna megkeresnie az EuB-t, mert hosszú távú késésre alkalmazott egy késésre nem vonatkozó előírást, ugyanakkor a járat törlés szabályai szerint járt el – homályban hagyva, hogy itt erről volt-e szó – amit a közösségi jog alapján csak az EuB 2009. november 19-i ítélete alapján tehet meg.

A másik kérdéskör, amiben számos, megválaszolatlanul maradt probléma felmerül, a légi fuvarozó és az utazási iroda kapcsolata. A felülvizsgálati bíróságnak a közösségi jog alapján e kérdésben elfoglalt álláspontja feltétlenül helyes, az EK rendelet 2. cikk b) pontja alapján az utazási irodával az utasok elszállítására szerződést kötő légi fuvarozó a rendelet hatálya alá esik. A nagy probléma azonban itt keletkezik, és erre az Ítélet táblán pontosan ráérzett, ki téríti meg a kárt, avagy ki a kártalanításra kötelezett? Az utazásszervező, vagy a légitársaság? Az elsőfokú és a felülvizsgálati bíróság rendkívül éles analógiával (közreműködő, illetve alvállalkozó), a magyar Ptk. szabályai alapján marasztalta el az utazási irodát. Vajon igazuk volt-e, hiszen az EK rendelet az üzemeltető légi fuvarozó azonnali és alkut nem tűrő kötelezettségét állapítja meg, ezen intézkedések a 15. cikk alapján nem korlátozhatóak, ez alól szerződésben lévő kikötés alapján nem lehet mentesülni.

Kérdéses továbbá a további kártérítés, illetve a késés-

sel okozott konkrét és felmerült károk megtérítése. Nem foglalkozunk most az üdülőhelyen törtétekkel, hanem szigorúan a késéssel okozott (felmerült és bizonyított) kár megtérítésére összpontosítunk. Álláspontunk szerint a Montreali Egyezmény alkalmazhatósága itt merül fel, hiszen ez az ami – más jogalapon, eltérő jogi rendszerben – kellő (4150 SDR-ig terjedő) repetíciót nyújthat. Nincs igaza tehát a felülvizsgálati bíróságnak, amikor arra hivatkozik, miszerint az EK rendelet melletti kártérítés kétszeres kártérítést jelent, hiszen az benne foglaltatott a kártalanításba. Nem foglaltatott benne, erről az EuB ítéletei meggyőző módon szólnak.

Végül a nagy kérdés: lehet-e a magyar Ptk. alapítani a keresetet és az ítéletet egy összefüggő szolgáltatási csomagba tartozó légi szállítás kimaradása, késése, légi járat törlése esetén. Ez az, amiről meg kellett volna tudni az EuB álláspontját. Sejtésem szerint nem, legalábbis ezekben a kérdésekben nem, mert a kártalanítási rendelet közvetlen hatálya és direkt alkalmazhatósága ezt nem teszi lehetővé. Valószínű szét kellett volna szedni jogilag mind a keresetet, mind az ítéletet, de a légi fuvarozó kártalanítási kötelezettségét a közösségi jog alkalmazásával kellett volna megállapítani. Amennyiben a légi fuvarozó nem hajlandó a kártalanításra, őt kell perelni. Az utazásszervező felelőssége kétségtelenül védhető a Ptk. alapján, csak a gond az, hogy egymásnak ellentmondó tagállami – nemzeti norma és közösségi rendelet előírása esetében az utóbbit kell alkalmazni.

A következő jogesetben olyan ítélettel találkozunk, amikor a közösségi légi fuvarozó késése esetén tisztán a nemzeti jog alapján döntött a magyar bíróság.

3. Légi jármű késésének megítélése a hazai jog alapján

Az ítéletek²¹ történeti tényállásként megállapították, miszerint a felperes ügyvédi iroda néhány munkatársa részére 2006. február 19. és 22. között egy magyar EP képviselő meghívására szakmai utat szervezett Brüsszelbe. Az alperesi légitársaságnál foglalták a repülőjegyeket, azonban a légitársaság üzletszabályzata kimondta, hogy a poggyászkártól különböző panaszokat a járat érkezését követő egy hónapon belül írásban kell benyújtani. Az egy hónap jogvesztő határidő, ennek elmulasztása esetében a légitársaság mentesül a felelősség alól.

A felperes munkatársainak járata 3 órás késéssel indult Budapestről, és Brüsszel helyett egy másik városban szállt le. A csoportnak a brüsszeli repülőtérre rendelt transzfer busz helyett egy másik, távolsági szállítási eszközzel (társas gépkocsiról) kellett gondoskodnia, így csak a késő esti órákban érkeztek meg brüsszeli szállásukra. A késői megérkezés miatt elmaradt az aznapi estére előírányzott felkészítő tréning.

A felperesi kereset a Ptk. alapján a légitársaságot kérte a kár megtérítésére kötelezni, a kereseti kérelem jogalapja az alperes hibás teljesítése volt. A károk egy része a ténylegesen felmerült költségek (feleslegesen kifizetett

repülőtéri transzfer busz, a városba szállítási költségek) körére terjedt ki, másik részük nem vagyoni kárként szerepelt. A nem vagyoni kártérítés alapja a tréning elmaradása, az elhúzódozó utazással járó fáradság stb. voltak.

Az alperes a kereset elutasítását kérte, szerinte az üzletszabályzat kikötése csak bizonyos utas panaszokra vonatkozik, s a bírói utat nem zárja el. Másfelől az alperes szerint a károk összegére és konkrét felmerülésükre a felperes semmilyen bizonyítékot nem tudott felmutatni.

Az elsőfokú bíróság az üzletszabályzati kikötést érvénytelennek nyilvánította, mondván, a kikötés indokolatlanul korlátozta a fogyasztó jogait, és a fogyasztói szerződést megkötő másik fél számára pedig annak szerződésszegése esetén indokolatlan előnyöket biztosított.

A kártérítési igényt a bíróság teljes egészében elutasította. Az ok, a felperes semmivel nem bizonyította ezeket a károkat. Sem számla, sem semmilyen kimutató vagy költségigazolás nem került bemutatásra, a nem vagyoni kártérítés alapjául szolgáló szakmai megbeszélés pedig nem szerepelt az előzetes programban.

A felperes fellebbezése folytán a másodfokon eljáró Fővárosi Ítéltábla helyben hagyta az elsőfokú ítéletet. Jogi álláspontja csak részben egyezett meg az elsőfokú bíróságéval. A perben – mondta ki – a légi személyszállításról szóló 25/1999. (II. 12.) Korm. rendelet értelmében csak az utas lehetett volna felperes, mivel a légi személyszállításra kötött szerződés a felperesi iroda tagjai, mint természetes személyek és az alperes között jött létre. Mivel engedményezés nem történt, a felperesnek az aktív perbeli legitimációja hiányzik, ezért kártérítésre nem tarthat igényt.

A nem vagyoni kártérítés esetében, mivel az személyiségi jog megsértésének kompenzációja a felperes jogszerűen terjeszthetett volna elő keresetet, amennyiben megállapítható, hogy az alperes szerződést szegő magatartása sértette jó hírét, vagy valamelyik más személyiségi jogát. Mivel nem jelölt meg ilyen magatartást, így a keresetet alaptalan.

Az ügyben született jogerős ítélet nemcsak az EK rendelet szempontjából, hanem a hazai jog szempontjából is aggályos. Amennyiben nincs aktív perbeli legitimáció, miért állapította meg jogerősen az üzletszabályzat vitatott pontjának érvénytelenségét? Vélhetően azért, mert fellebbezés hiányában ezt az elsőfokú ítéleti rendelkezést a másodfok nem érinthette (az alperes nem jelent meg a másodfokú tárgyaláson, nem terjesztett elő fellebbezési ellenkérelmet).²²

Az egész ügy, úgy ahogy van – álláspontunk szerint – alapvetően nem tartozik a hazai jog felségvizére. Ahol helye lenne a hazai jogra alapozott keresetnek, az a felperes ügyvédi iroda kártérítési igénye, ha és amennyiben a kereset jogalapja, tényalapja és összecszerúsége kimutatható lenne. Az EK rendelet kibocsátásának pontosan az volt az indoka, hogy az utasok védelme nem

valósul meg, amennyiben a védelem a tagállami – nemzeti jogalkotóra és jogra van rábízva. Az elemzett jogesetben a kártalanítás (3 órát meghaladó késés) nem jár ugyan, de jogszerű lett volna más kompenzációs szolgáltatás, amiről nincs tudomásunk (telefon, fax stb.). Nincs azonban joghézag a közösségi jog területén, mivel a perben előterjesztett kereseti kérelmek jogfelhívása tipikusan a Montreali Egyezmény körébe esik, így a légi jármű késésével okozott károk az Egyezmény alapján térítendőek meg. Az Egyezmény a közösségi jogrendszeren belül elsődleges jog, így azt a magyar bíróságnak alkalmaznia kellett volna. Érdekesképpen megjegyezzük a 261/2004/EK rendeletet csak az alperes hívta fel ellenkérelmében, amikor arra hivatkozott, hogy a járat késésekor a rendelet alapján nem kötelezhető a nem vagyoni kár megtérítésére.²³

Az ügyvédi iroda – mint nem utas, hanem megrendelő – valóban jogosult lett volna kárának a magyar jog szerinti megtérítésére, ha ilyen felmerül, de csak akkor, ha azt igazolja. Amire nem volt jogosultsága az az, hogy az utasok helyett – ráadásul engedményezés nélkül – fellépjen. Kérdéses azonban egy ilyen engedményezést a Montreali Egyezmény (vagy az EK rendelet) megengede.

Láttuk, a hazai joggyakorlat számos közösségi jogi problémát vet fel, és meg kell állapítanunk, a megoldások nem minden esetben megnyugtatóak. Befejezésül két lényeges kérdést vetünk fel, ezek azonban nemcsak a közösségi jog alkalmazásának alapkérdései, hanem lezáratlan konfliktusok is.

4. Összefoglaló megjegyzések a bíró hivatali jogalkalmazásról és az Európai Bíróságok ítéleteinek erga omnes hatályáról

A magyarországi ítélkezés köréből felhívott utolsó két jogeset felveti azt a kérdést, vajon a hibás felperesi jogfelhívás esetén miért nem alkalmazta bíróság a közösségi jogot, holott erre felhatalmazása lett volna. Önmagában már a kérdés feltevése elvezet különböző jogirodalmi nézetekhez.²⁴ Nem eldöntve a vitát, és nem kifejtve újból álláspontunkat, szeretnénk megjegyezni, a bemutatott esetekben a bíróságoknak legalább a közösségi jogi jogfelhívás lehetőségére fel kellett volna hívni (valahogy) a felek figyelmét.

Az EuB ítéleteinek *erga omnes* hatályának kérdése²⁵ számunkra gyakorlati jelentőséggel bír. A 2010 nyári nyaralási idény nemsokára elkezdődik. Valószínű a repülőgépek egy része 3 óránál többet fog késni, ám az utasok nem az izlandi vulkán hamufelhőjének terjedése miatt töltenek majd el órákat a reptereken. Kérdés, amennyiben a légi társaság nem kártalanítja az utast, de utazásának minden feltétele a rendelet alkalmazását lehetővé teszi, egy magyar bíróság megítéli-e a kártalanítást az EuB németországi vagy ausztriai megkeresésre hozott ítéletére hivatkozva. Félreértés ne essék, a

jogirodalom és az elemzők nagy része azt mondja – és ezzel egyetértünk – a perben hivatkozhatunk az EuB ítéleteire. A hivatkozás azonban a joggyakorlatban kevés. Megadja-e a jogot (feltételezve, hogy minden egyéb körülmény adott) az ítélet alapján a magyar bíróság? Azaz a jogvédelemért folyamodónak mondhatjuk-e azt, hogy ügye sikeres lesz? A kérdés különösen éles, hiszen a 3 órás késés esetére járó kártalanítás csak az EuB 2009. november 19-i ítéletében, és nem az EK rendelet szövegében szerepel. A Blutman László által „szégyenlős precedensjog”-nak nevezett ítélkezési gyakorlat sajnos nem hatalmaz fel egyértelmű kijelentésekre, még akkor sem, ha a tagállamok alapszerződésbe foglalt kötelezettsége a közösségi jog (melynek része az EuB ítélkezése) érvényesítése.

Késésben, ezt a címet viseli rövid írásunk. A késés nem csak a repülőgépekre, légi járatokra vonatkozik, hanem a közösségi jog alkalmazását végző szervezetekre és intézményekre is. Legyenek azok tagállami vagy közösségi jogalkalmazók.

Gyekiczky Tamás
ügyvéd

Jegyzetek

- 1 Az Európai Közösségek, majd az Európai Unió közlekedés politikájára és fogyasztóvédelmi rendelkezéseire vonatkozó elemzéseket megtaláljuk Kende Tamás, Szűcs Tamás: *Bevezetés az európai Unió politikáiba*, Complex. Wolters Kluwer Csoport. Budapest, 2009.; Horváth Zoltán–Ódor Bálint: *Az Európai Unió szerződéses reformja. Az Unió Lisszabon után*. HVG-ORAC Lap és Könyvkiadó Kft. Budapest, 2008.; Osztoivits András (szerk): *Az Európai Unió alapító szerződéseinek magyarázata*. Complex, Wolters Kluwer Csoport. 2008. (Közlekedés politika V. cím, 473. old, Fogyasztóvédelem: XIV cím, 1069. old.)
- 2 Írásunk közvetlenül kapcsolódik a Bielefeldi Egyetem Jogtudományi Karán folyó kutatáshoz, amely a közösségi és tagállami jogi szabályozás kollíziós problémáit az utazási jog (*Reiserecht*) területén tárja fel (kutatásvezető: Prof. Ansgar Staudinger). Reményeink szerint a kutatásnak lesz hazai leágazása is. A tanulmány összefoglalója a szerzőnek az Erasmus program keretében elhangzott németországi előadásainak.
- 3 A 7-HJ-PJ-2007-57. számon és FIT-H-P-2008-490. számon közzétett anonimizált ítéletek a <http://www.birosag.hu/engine.aspx?page=anonim> web helyen (2010. 04. 15-i letöltés).
- 4 Az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelete
- 5 C-173/03. jogeset. Traghetti del Mediterraneo SpA (felszámolás alatt) c. Olasz Köztársaság. Ítélet 2006. június 13. A CILFIT ügy. C-283/81. jogeset. (Az előzetes döntéshozatalra utalás kötelezettsége.) SRL CILFIT – felszámolás alatt – és 54 társa (Róma) c. Egészségügyi Minisztérium (Olaszország) valamint a Lanificio di Gavardo SpA (Milánó) c. Egészségügyi Minisztérium (Olaszország). Ítélet: 1982. október 6.
- 6 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.
- 7 C-173/07 sz. ügy. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland c. Diether Schenkel. Ítélet 2008. július 10-én született.
- 8 C-549/07. sz. ügy. Friederike Wallentin–Hermann c. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA. Ítélet 2008. december 22.
- 9 C-204/08. sz. ügy. Peter Rehder c. Air Baltic Corporation. Ítélet: 2009. július 9. Olvasható: Osztoivits András (szerk): *Európai joghatósági szabályok polgári perekben*. Complex. Wolters Kluwer Csoport, Budapest, 2010. 102. old
- 10 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. Ítélet: 2009. november 9.
- 11 62007C0402. Sharpston főtanácsnok indítványa. Az ismertetés napja: 2009. július 2.
- 12 Az EuB jogértelmezésének bemutatására: *Kecskés László: EU-JOG és jogharmonizáció (bővített harmadik kiadás)*. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. Budapest. 2009.
- 13 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.
- 14 Magyarország kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel.
- 15 Az Európai Közösség 1999. december 9-én írta alá az Egyezményt. Jóváhagyásra került 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal. A Közösséget illetően 2004. június 28-án lépett hatályba. (HL L 194. 38. o.)
- 16 C-61/94 sz. Bizottság c. Németország ügyben 1996. szeptember 10-én hozott ítélet. EBHT 1996. I.-3989. o.
- 17 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.
- 18 C-204/08. sz. ügy. Peter Rehder c. Air Baltic Corporation. Ítélet: 2009. július 9. A Bíróság ebben az ítéletében még egyszer visszatér a Montreali Egyezmény és az EK rendelet viszonyának értelmezéséhez. Az ítélet 27. pontjában határozottan a két jogszabályban biztosított kárkompenzáció függetlenségéről beszél. A rendeletben biztosított utas jogot „átalány-, és egységesített kártérítési jog”-ként határozza meg.
- 19 „Kártérítés iránti kereset indítható – a felperes választása szerint – az egyik Szerződő Állam területén, vagy a fuvarozó állandó lakhelye, vagy elsődleges székhelye szerinti bíróság előtt, vagy ott, ahol a fuvarozó olyan üzleti telephellyel rendelkezik, amelyen révén a szerződést megkötötték, vagy a rendeltetési hely szerint illetékes bíróság előtt.” Montreali Egyezmény 33. cikk (1) bek. Kihirdetve 2005. évi VII. törvénnyel (33. cikk). Megjegyezzük az EuB ítéletében szereplő szöveg és a kihirdetett törvény megfogalmazása lényegesen eltér egymástól.
- 20 A kártalanításról és a nem vagyoni kárról Gyekiczky Tamás: *A kártérítés határai*. Debreceni Jogi Műhely. III. évf. I. sz. 2006. Január. www.law.klte.hu/jogimuhely
- 21 C-402/07 sz. és C-432/07. sz. egyesített ügyben 2009. november 9-én hozott ítélet. Illetőleg a C-549/07. sz. ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet (1. pont).
- 22 Az utazási irodákra vonatkozó, a Tanács 1990. június 13-i 90/314/EGK irányelve a szervezett utazási formákról megtalálható Osztoivits András (szerk): *Európai fogyasztóvédelmi magánjog. Jogszabálygyűjtemény*. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. Budapest. 2006. 87. oldalán. Magyarországon a 214/1996. (XII. 26.) Korm. rendelet. A rendelet az irányelv magyar jogba való átültetése volt a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai között társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt Európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 1994. évi I. törvény alapján. Jelenleg hatályos a 281/2008. (XI. 28.) Korm. rendelet az utazási szerződésekről, amely az utazási csomag igénybevételeire vonatkozó szerződés kérdésében magát az irányelv implementációjának tekinti.
- 23 A jogeset ítéleteinek közzétételi számai a következők: a Csongrád Megyei Bíróság első fokú ítélete G-H-PJ-2007-19, a Szegedi Ítéltábla másodfokú ítélete SZIT-H-PL-2007-53, a Legfelsőbb Bíróság felülvizsgálati ítélete LB-H-GJ-2008-94. <http://www.birosag.hu/engine.aspx?page=anonim> web helyen (letöltés 2010.05.03.)
- 24 A C-402/07 és C-432/07. egyesített ügyekben hozott ítélet.
- 25 Az elsőfokú ítéletet hozó Pest Megyei Bíróság határozatát és a

- másodfokú Fővárosi Ítéltábla határozatát 14-H-PJ-2008-51 számon találjuk a <http://www.birosag.hu/engine.aspx?page=anonim> web helyen (letöltés 2010. 05. 03.)
- 22 Mindenestre azt meg kell jegyeznünk, itt a Pp. egyik nagy fogyatékoságával állunk szemben.
- 23 Ez az érvelés a közösségi joggal nem egyeztethető össze, mert a rendelet szerinti kártalanítás nem mentesít a nem vagyoni kár megtérítése alól.
- 24 Blutman László értelmezése szerint csak akkor lehet hivatalból a közösségi jogot felhívni, ha erre a tagállami jog is lehetőséget ad. Osztoivits Andrásval közös álláspontunk az, hogy a jog felhívása a bíró kötelezettsége akkor is, ha erre a peres felek nem hivatkoztak. Állásfoglalásunk alapja az ún. Van Schijndel ítélet. Blutman László: *EU jog-működésben*. Bába Kiadó Szeged, 2004. 295. old. Osztoivits András: *Az előzetes döntéshozatali eljárás legfontosabb elméleti és gyakorlati kérdései*. KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó. Budapest, 2005. 35. old. Gyekiczky Tamás: *Az európai polgári eljárásjog hatása a magyar polgári eljárásjogra*. I. m.: Gyekiczky Tamás-Kormos Erzsébet-Köblös Adél-Molnár Judit-Nagy Adrienn-Wallacher Lajos-Wopera Zsuzsa (szerkesztette: Wopera Zsuzsa): *Az Európai Unió polgári eljárásjoga*. Complex. Wolters Kluwer csoport. Budapest, 2007. 229. old.
- 25 A téma magyar irodalmi feldolgozása meglehetősen gazdag. Az senki nem vitatja, hogy az előzetes döntés arra a bíróságra, amely az EuB-t megkereste kötelező. A problémák az érintett bíróságon túlmenő alkalmazással vannak, hiszen érvelhetünk az abszoludt érvényesítés mellett, és ellene is. Maga az EuB is így tesz, de a végső kérdést nem válaszolja meg. Talán Blutman László érvelésével érthetünk egyet, aki szerint az előzetes döntéseknek az opcionális hatály mellett feltételes kötelező hatályuk van. Blutman László: *Az előzetes döntéshozatal*. KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft. Budapest. 2003. 423. old. Lásd még: Gombos Katalin: *Bírói jogvédelem az Európai Unióban*. Complex. Wolters Kluwer csoport. 2009. 158. old. Osztoivits András: *Az előzetes döntéshozatali eljárás legfontosabb elméleti és gyakorlati kérdései*. KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft. Budapest. 2005. 199. old. Várnai Ernő-Papp Mónika: *Az Európai Unió Joga*. KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft. Budapest. 2005. 373 old. Kengyel Miklós-Harsági Viktória: *Európai Polgári Eljárásjog (második kiadás)*. Osiris tankönyvek. Osiris Kiadó, Budapest, 2009. 44. old.