

# AZ UTASJOGOK FEJLŐDÉSE ÉS SZABÁLYAI AZ EURÓPAI UNIÓ LÉGI KÖZLEKEDÉSÉBEN\*

*Gáll Zsolt Lajos – Nagy Gábor<sup>1</sup>*

*Az utazás volt, van és lesz, az utazás mondhatni örök. Jelentős iparág épült ki mind a személyszállítás, mind az árufuvarozás területén. A szállítás módjai a leküzdendő távolságok, a szállítandó ember és áru mennyisége, valamint a technika fejlettségi szintje alapján alakultak, fejlődtek. Manapság a biciklis ételfutároktól, a kamionos teherszállításon át a hatalmas konténerszállító, illetve utasszállító hajókig igen széles körű az áru- és személyszállítás köre.*

*A személyszállítás a kezdeti lovaskocsikkal történő szállítástól, a mai napi technikai fejlettségnek köszönhetően széles körben alkalmazott járművekkel mind nagyobb tömegeket és mind nagyobb távolságokat tud leküzdni. Az emberek számára az új közlekedési módzatok megkönnyítették az utazást. A személyszállítás ma már hatalmas gazdasági teljesítményt ad az egyes országok számára, kiszolgálva azok lakosságának turisztikai, üzleti, gazdasági, vagy egyszerűen családi okokból keletkezett igényeit. A mai globalizált világban egyre nagyobb rétegek számára válnak elérhetővé a korábban rendkívül költséges utazási szolgáltatások, ugyanis mind több szolgáltató jelenik meg a piacokon, amelyek versenygerjesztő hatása következtében csökkenő árak mellett nagyobb kínálatot biztosítanak az utazni vágyóknak.*

## **1. Az utasjogok kialakulása, fejlődése**

Az utazási kedv, illetve az utazások számának és az utaztatott személyek számának növekedésével fokozatosan jelent meg az igény az utasok jogainak a védelmére, hogy az őket ért sérelmek, károk, valamilyen módon kompenzálásra kerüljenek. Amíg ugyanis a XIX. században semmilyen, vagy csupán csekély következménye volt egy utazás kezdete késedelmének, vagy akár a célba érés késedelmének, addigra ma már széles körben szabályozzák ezt nemzetközi és hazai jogszabályok.

Az utasjogok fejlődése a légi közlekedés kialakulását, elterjedését és gyakorivá válását követően indult be, az országok ugyanis felismerték annak szükségességét, hogy a légi személyszállítás és légifuvarozás körében indokolt egy egységes, nemzetközi szabályozás kialakítása. Ennek egyik első lépéseként

---

\* DOI 10.21867/KjK/2023.3.1.

<sup>1</sup> Dr. Gáll Zsolt Lajos, bírósági titkár, Debreceni Ítéltábla;  
Dr. Nagy Gábor, bíró, Debreceni Járásbíróság

az államok a Varsói Egyezményben<sup>2</sup> szabályozták a légifuvarozók felelősségét, amely a légiutasok jogai szempontjából különös jelentőséggel bírt. Az egyezmény azon túl, hogy meghatározott számos a repüléshez köthető fogalmat, így az utas, a poggyász és áru fogalmát, anyagi és eljárási jogi rendelkezéseket is lefektetett a felelősségi kérdésekkel összefüggésben, szabályozta a légifuvarozók felelősségét is meghatározott körben.

Felelősséget telepített a légifuvarozóra arra az esetre, amikor a légijárművön, illetve a ki és beszállás során az utas meghal, megsebesül, megsérül, a csomag vagy az áru megsemmisülése, elvesztése esetére, illetve szabályozta a légifuvarozó késedelmének következményeit is. A Varsói Egyezmény 250.000 frank összegben korlátozta a kártérítés mértékét, azzal, hogy a joghatósággal rendelkező bíróság mérlegelési jogkörébe tartozik az összezszerűség megállapítása a bekövetkezett káresemény mérlegelése alapján. Külön szabályozta a feladott poggyászban, illetve az utasnál tartott poggyászban bekövetkezett károkért fizetendő kártérítés mértékét, valamint szabályozta a légifuvarozó kimentési lehetőségeit is.

Már a Varsói Egyezmény is tartalmazott szabályokat a késés intézményére, azonban azzal összefüggésben még az utasra telepítette annak bizonyítását, hogy őt a késésből eredően bármiféle hátrány érte, és hogy ez a hátrány a járatkésés következménye. Ez egy klasszikus szerződésszegéssel okozott kár megtérítésére irányuló igény, ahol a felek szubjektív körülményeit is vizsgálnia kell az eljáró bíróságnak. A járatkésésnek a légiközlekedéssel összefüggő és a fuvarozó érdekkörébe tartozó okból kellett történnie, annak érdekében, hogy az a légifuvarozóval szemben érvényesíthető legyen. A késedelemnek tehát a légifuvarozónak felróható okból kellett bekövetkeznie, mivel a Varsói Egyezmény a légifuvarozó részére még nem állapított meg objektív felelősséget.

Az utasjogok fejlődésének következő lépcsője az 1999. május 28-án Montrealban tartott Montreali Légügyi Jogi Konferencián elfogadott új szabályozás a nemzetközi légi személyszállítás és légifuvarozással kapcsolatban. A konferencián a részt vevők elfogadták A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján keltezett Egyezményt, amelyet Magyarországon a 2005. évi VII. törvény hirdetett ki (a továbbiakban: Montreali Egyezmény<sup>3</sup>).

A Montreali Egyezmény a Varsói Egyezményhez hasonlóan mind eljárásjogi, mind anyagi jogi szabályokat is meghatározott az utasok, a

---

<sup>2</sup> A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó 1929. évi Varsói Egyezmény, melyet Magyarországon az 1936. évi XXVIII. törvény hirdetett ki.

<sup>3</sup> A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján keltezett Egyezmény, Magyarországon kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel

poggyászok és az áruk szállítása, fuvarozása körében. Ezek a szabályok elsősorban a megváltozott körülményekhez igazították a Varsói Egyezményt, azonban tartalmazott új szabályokat is, melyek kiemelik a légifuvarozók felelősségét az utasok tájékoztatása körében. Így a légifuvarozóknak írásban fel kell hívniuk az utasok figyelmét arra, hogy a Montreali Egyezmény hatálya alá tartoznak, amely egyezmény korlátozhatja a légifuvarozó felelősségét az utas halála, sérülése, valamint a poggyász elvesztése, megsemmisülése vagy megrongálódása, illetve a késés miatt felmerülő károkkal kapcsolatban<sup>4</sup>. E szabály megjelenése egy nemzetközi egyezményben a fogyasztóvédelem jelentős fejlődésének és a XX. század végére kialakult magas védelmi szintjének tudható be.

A Montreali Egyezmény III. fejezete rendelkezik a légifuvarozók felelősségi kérdéseiről és annak mértékéről. E körben részletes szabályokat ad az utasok halála és sérülése, a poggyászban bekövetkezett kár, az árut ért kár és a késedelem estére. Egyidejűleg kimentési lehetőséget is biztosít a fuvarozó számára, ha bizonyítja, hogy a kártérítést követelő személy vagy azon személy, akitől az igénylő a kártérítés követelésére való jogát származtatja, hanyagsága vagy egyéb jogtalan cselekménye vagy mulasztása okozta a kárt vagy ahhoz hozzájárult. A fuvarozó teljes egészében vagy részben mentesül az igényjogosulttal szembeni felelőssége alól, olyan mértékben, amilyen mértékben az ilyen hanyagság vagy jogtalan cselekmény vagy mulasztás a kárt okozta vagy ahhoz hozzájárult. Ha az utas halála vagy sérülése okán a kártérítést nem ez az utas igényli, a fuvarozó hasonlóképpen teljes egészében vagy részben mentesül a felelőssége alól, olyan mértékben, amilyen mértékben bizonyítani tudja, hogy a kárt ennek az utasnak a hanyagsága vagy egyéb jogtalan cselekménye vagy mulasztása idézte elő vagy ahhoz hozzájárult. Ez a cikk a jelen Egyezményben található összes, felelősség viselésével kapcsolatos rendelkezésre érvényes, beleértve a Montreali Egyezmény 21. cikk 1. bekezdését is<sup>5</sup>.

A Montreali Egyezmény új összeghatárokat határozott meg az egyes káresemények bekövetkezése esetére, amelyek a Varsói Egyezményben foglaltakhoz képest valamelyest csökkentek, azonban nem kellett ezeket a felső határokat figyelembe venni a Montreali Egyezmény alapján sem, ha a légifuvarozó vagy foglalkozási körükben eljáró alkalmazottjai, megbízottjai szándékosan vagy tudatos gondatlansággal okozták a kárt<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> A Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2005. évi VII. törvény 3. cikk 4. pontja

<sup>5</sup> A Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2005. évi VII. törvény 20. cikk

<sup>6</sup> A Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2005. évi VII. törvény 22. cikk

A kártérítési összeghatárok terén a Montreali Egyezménynek két jelentős felismerése volt. Az első, hogy a kártérítési összegek felső határát meghatározza, még hozzá oly módon, hogy a felelősségét érvényesen nem zárhatja ki az egyezmény hatálya alá tartozó fuvarozó, azonban lehetőséget biztosít a légifuvarozók 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<sup>7</sup>. Egyetérthetünk Zoványi Nikolett azon álláspontjával, miszerint a szabályozás hátterében a piaci verseny szabadsága áll, ugyanis egy légitársaság a megfelelő anyagi fedezet megléte esetén dönthet úgy, hogy az utasok bizalmának az elnyerése érdekében, biztosítja őket, hogy a személyükben és a dolgaikban keletkezett valamennyi kárt megtéríti. Ezen minimumszabályok alkalmazása ugyanakkor a fogyasztóvédelem erősödését is jelenti, ugyanis lehetőséget ad a magasabb védelmi szintet biztosító szabályok alkalmazására.

A Montreali Egyezmény másik újítása volt az inflációnak a kártérítési összegekre gyakorolt hatásának a felismerése és szabályozása akként, hogy annak felülvizsgálatát öt éves periódusokban rendelte el az egyezmény, másrészt pedig lehetőséget biztosított a soron kívüli felülvizsgálatnak is, amennyiben az infláció mértéke a 10, illetve a 30 %-ot meghaladta.

## 2. Az Európai Unió szabályozása

Az Európai Unió is felismerte a jogterület fejlesztésének szükségességét és a jogalkotási folyamata során a fogyasztói érdekek, illetve a fogyasztóvédelmi megközelítés alapján hozta létre a szabályrendszerét. Ez a szabályozás azonban kevésbé alkalmazkodik a gazdasági változásokhoz, az kissé rugalmatlan, mint ahogyan az elvárható.

Az Európai Unió első írásba foglalt rendelete, amely a légitársaságokban részt vevő utasok jogait volt hivatott védeni az a Tanács 295/91/EGK rendelete (1991. február 4.) a menetrendszerű légitársaságokban visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról. E rendelet minimumszabályokat határozott meg, a túlfoglalás miatti beszállás visszautasítása esetére, egyben fogalmi alap meghatározásokat adott. A hozzá fűzött reményeket azonban nem váltotta be, és a felülvizsgálatát követően az Európai Unió hatályon kívül helyezte 2004-ben és a téma újra szabályozása mellett döntött.

Így került elfogadásra A visszautasított beszállás és légitársaságok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös

---

<sup>7</sup> Zoványi Nikolett (2012): *A légitársaságok késésének megítélése a nemzetközi egyezmények és az európai jog tükrében*. Jogtudományi Közlöny 9. sz. 343.

szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK Rendelete (2004. február 11.) (a továbbiakban: Légügyi rendelet).

A Légügyi rendeletnek a Montreali Egyezményrel való összevetése esetén úgy tűnhet, mintha azok egymással ellentétes rendelkezéseket tartalmaznának, azok egymással kollízióban lennének. Megállapítható azonban, hogy a két jogszabály nem ellentétes egymással, ugyanis nem is ugyanazt az esetkört szabályozza. A Montreali Egyezmény a károk azon típusát szabályozza, amelyek az utazás céljával összefüggésben keletkeztek és egyediesítettek, valamint azok csak utólagos és egyéniesített kártérítés tárgyai lehetnek. Ezzel szemben a Légügyi rendelet azokat a károkat és az azokhoz kapcsolódó szankciókat szabályozza, amelyek valamennyi utast egyszerre és egyformán érintenek, amelyek azzal hozzák az utasokat hátrányosabb helyzetbe, hogy hosszabb időt kell eltölteniük a repülőtéren, amely jellemzően messzebb található a várostól, éttermei és üzletei magasabb haszonkulccsal működnek, ezáltal kiszolgáltatottabbá teszik az utasokat. Az ebben rejlő problémát igyekezett gyors és hatékony segítséggel rendezni az Európai Unió.

A Légügyi Rendelet és az egyéb közlekedési módok vonatkozásában kiadott ágazati szabályozásokat követően az Európai Bizottság 2011. március 28-án elfogadta az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé elnevezésű Fehér könyvét, amely a kezdeményezései között megemlíti, hogy szükség van az utasjogokra vonatkozó uniós jogszabályok egységes értelmezésére, valamint összehangolt és hatékony érvényesítésére egyrészt azért, hogy az iparág szereplői egyenlő versenyfeltételek mellett tevékenykedhessenek, másrészt azért, hogy a polgárok számára európai szintű védelmet lehessen biztosítani<sup>8</sup>.

A Légügyi rendelet preambuluma célként határozza meg az utasok magas szintű védelmét, amelynek során figyelemmel kell lenni az általános fogyasztóvédelmi követelményekre is, hatályát pedig nem csak a tagállami légi közlekedésre kívánja kiterjeszteni, hanem a harmadik országokból tagállami országba érkező járatokra is, ezzel is növelve az utasok jogainak a védelmét. A rendelet útján kívánja az Európai Unió enyhíteni az utasoknak a járatok törlésével, késedelmével, a beszállás visszautasításával okozott kellemetlenségeket és kényelmetlenségeket.

Ennek megfelelően a rendelet a tárgyaként határozta meg az utasokat megillető minimális jogokat, amikor akaratuk ellenére beszállásukat

---

<sup>8</sup> Az Európai Bizottság Fehér Könyve „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” I. melléklet 1.5. pont 21. alpontja

visszautasítják, légijáratukat törlik vagy légijáratuk késik<sup>9</sup>. A Légügyi rendelet szabályainak az értelmezésére az Európai Bizottság közleményt adott ki 2016. június 15-én. Értelmező iránymutatások a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, valamint a 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet tekintetében.

A jelen tanulmány csupán a Légügyi rendelet hatálya alá tartozó utasjogokkal foglalkozik, a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségét nem érinti.

A Légügyi rendelet területi hatálya alapján alkalmazandó:

- egy olyan tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell,
- utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légijárat üzemeltető légifuvarozója közösségi légifuvarozó.

Fontos kiemelni, hogy a Légügyi rendelet 3. cikk (2) bekezdése alapján mindezen rendelkezéseket csak akkor kell alkalmazni, ha az utas megerősített helyfoglalással rendelkezik és utasfelvételre jelentkezik, vagy ha arról a légijáratról, amelyre helyfoglalásuk volt egy légifuvarozó vagy utazásszervező – az októl függetlenül – átirányította őket egy másik járatra.

Kivételt képeznek a rendelet alkalmazhatósága szempontjából azok az utasok, akik térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal utaznak. Viszont a törzsutasprogram, vagy más kereskedelmi program keretében kibocsátott jeggyel utazókra alkalmazandóak a rendelet szabályai.

A Légügyi rendelet külön cikkekben határozza meg az egyes utasokat megillető jogokat, és azok megsértése esetére különböző szankciókat állapít meg.

---

<sup>9</sup> A visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK Rendelete (2004. február 11.) 1. cikk 1. bekezdés.

## A beszállás visszautasítása

A Légügyi rendelet 4. cikke foglalkozik azzal az esettel, amikor a légifuvarozó tudatosan több jegyet értékesít adott helyre, és bár hiába rendelkezik az utas érvényes helyfoglalással, a meghatározott helykapacitás miatt nem vihet el mindenkit. Ebben az esetben a légifuvarozónak először önkéntes jelentkezőket kell keresnie, akik előnyökért cserében lemondanak a helyfoglalásukról, a légifuvarozóval együttesen meghatározott feltételek mellett. A helyfoglalásról lemondó utasokat a megállapodásban foglalt előnyökön túl ugyanúgy megilletik azonban a segítségnyújtás körében meghatározott jogosultságok.

Tekintettel arra, hogy a repülőgépek száma korlátozott, ezért a légi jármű üzemeltetője az elégséges számú önként jelentkező utas hiányában az utasok beszállását akarataik ellenére megtagadhatja. Erre az esetre a Légügyi rendelet azonnali, meghatározott kártalanítási és segítségnyújtási kötelezettséget ír elő számára.

## A járat törlése

A járat törléséről akkor beszélhetünk, ha egy korábban tervezett járat, amelyre jegyet adtak el, mégsem közlekedik. Ebben az esetben a légifuvarozó köteles a Légügyi rendelet 5. cikke szerint:

- a) a 8. cikk szerinti segítséget felajánlani,
- b) a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelő segítséget felajánlani, valamint az átfoglalás esetén, ha az új légijárat indulási időpontja ésszerű számítás szerint legalább a törölt járat tervezett indulását követő nap, akkor a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget nyújtani,
- c) és az utasoknak joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban.

Ez utóbbi alól kivételt is enged a Légügyi rendelet az 5. cikk (1) bekezdés c) pontjának i-iii. pontjai alapján, mégpedig akkor, ha

- az üzemeltető légifuvarozó a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatta az utasokat a járat törléséről, vagy
- az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásuk a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy óras késéssel ériék el, vagy

- az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órással késéssel éri el.

Megállapítható tehát, hogy az üzemeltető légitársaság meghatározott körülmények között mentesülhet a 7. cikkben rögzített kártalanítási kötelezettsége alól, azonban annak szabályai szigorúan meghatározzák azokat az esetköröket, amikor az utasok kártalanítását nem kell elvégeznie.

### A késés

Az Európai Unió Bírósága szerint egy légitársaság késése a Légügyi rendelet alapján azt jelenti, hogy a járat tényleges indulási idejét az eredeti tervnek megfelelő időponthoz képest későbbre halasztják<sup>10</sup>. Késés esetén a várakozási idővel arányban álló étkezésről és frissítőkről kell gondoskodnia az üzemeltető légitársaságnak. Amennyiben az eredetileg tervezett indulási időponthoz képest a számított indulási időpont másnapra esik, úgy a légitársaságnak szállást, vagy szállodai elhelyezést is biztosítania kell az utasoknak. Abban az esetben, ha a késés öt órát meghaladó időtartamú, akkor az utasok a jegy árának a visszatérítését is kérhetik hét napon belül, vagy jogosultak lesznek az első indulási pontra való visszaszállításra a lehetséges legkorábbi járatral<sup>11</sup>. A késéshez kapcsolódóan az utasok kártalanításra is jogosultak.

### A kártalanításhoz való jog

Beszállás visszautasítása, valamint a járat törlése esetén az utasokat a Légügyi rendeletben meghatározott összegű kártérítés illeti meg. A Bíróság a C-402607. és C-432/07 sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepusitz v. Air France SA egyesített ügyek ítéletében kimondta, hogy a késéssel érintett járatok utasai is jogosultak kártérítésre, abban az esetben, ha a végső célállomásukat a légitársaság által eredetileg tervezett időponthoz képest három, vagy több órával később éri el. Ilyenkor az utasok a járat törlésével azonos mértékű kártalanításra jogosultak.

A Légügyi rendelet értelmezése alapján, a 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 légitársaság tényleges indulási ideje későbbre esik, mint a tervezett indulási idő, azonban a légitársaság

---

<sup>10</sup> C-402607. és C-432/07 sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepusitz v. Air France SA egyesített ügyek.

<sup>11</sup> Légügyi rendelet 6. cikk

közlekedési útvonala az eredeti tervnek megfelelő.<sup>12</sup> Ezzel az értelmezéssel maradéktalanul egyet értve megállapítható, hogy a nem közlekedés és a késés fogalma egyértelműen elhatárolható egymástól a Légügyi rendelet szabályai alapján.

A légitársaságok e szabály és értelmezés alapján maguk kerültek abba a helyzetbe, hogy az üzletszabályzataikban meghatározhatták, hogy mit értenek késés, illetve a járat törlése alatt. A különbség jelentősebb, mint elsőre gondolnánk, ugyanis a járat törlése esetén az utasok számára jár a Légügyi rendelet szerinti azonnali kártérítés, míg egy esetleges több órás, vagy akár egy egész napos késés esetén csupán az azonnali segítségnyújtás intézményéből részesülhet, de semmilyen más ellentételezést, kártérítést nem kaphat a légitársaság hibájából eredő késés esetén sem. Esetlegesen a Montreali Egyezmény alapján indíthat hosszan tartó peres eljárást annak érdekében, hogy a késésből eredő kárát kompenzálja a légitársaság.

Ezt a problémát kívánta orvosolni az Európai Bíróság a hivatkozott eseti döntésével, megoldást találni arra a kérdésre, hogy léteznek-e olyan körülmények, amelyek figyelembevételével mellett egy járat késését már nem késésnek, hanem a járat törlésének kell tekinteni.

A főtanácsnok indítványára számba vette a Bíróság azokat a körülményeket, amelyek azt a látszatot kelthetik, hogy a járat törlésre került. Ilyen lehet, ha másik légitársaság szállítja el az utasokat, más típusú járművel végzik az utasszállítást, módosul a járat száma, esetleg megváltoztatják a járat indulási vagy érkezési repülőterét, az utas visszakapja a csomagját és új utasfelvételre kerül sor. Megállapította, hogy bár ezek a körülmények alkalmasak azt a látszatot keltetni, hogy a járat törlésre került, azonban ezek egyike sem alkotja a légitársaság objektív jellemzőit, amelyek alapján a késést és a törlést meg lehetne egymástól különböztetni. Az egyetlen objektív tényező az idő. A Bíróság eljárásában mind az érintett felek, mind a Bizottság, valamint több állam is arra az álláspontra helyezkedett, hogy ha a késés meghalad bizonyos időtartamot, akkor azt a járat törléseként kell értelmezni.

A Bíróság a késés és a járat törlésének az elhatárolása mellett vizsgálta azt is, hogy a járat késése esetén jár-e kártérítés az utasok részére. Bár a Légügyi rendelet szó szerinti értelmezésében ez nem következik, azonban a Bíróság a Légügyi rendelet Preambulumára hivatkozással megállapította, hogy a járat hosszú késése esetére is vonatkozik a kártalanítási jog, ugyanis a Légügyi rendeletnek nem célja a fogyasztók hátrányos megkülönböztetése. Ha ugyanis nem egyformán kezelik a járat törlését, illetve késését elszenvedő utasokat, akkor az az egyenlő bánásmód elvének a megsértését jelenti. A Bíróság döntése

---

<sup>12</sup> Zoványi Nikolett (2012): *A légitársaságok késésének megítélése a nemzetközi egyezmények és az európai jog tükrében*. Jogtudományi Közlöny 9. sz. 346. o.

szakmai körökben nagy vitákat kavart, azonban azt már más ügyben is megerősítette, így a Nelson ügyben és a TUI Travel ügyekben<sup>13</sup> is.

A légügyi rendelet 7. cikke alapján az utasok meghatározott összegű kártérítést kaphatnak adott feltételek bekövetkezése esetén, azzal, hogy a meghatározott távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.

Az utasok 250 EUR-t kapnak minden 1500 km-es vagy annál rövidebb repülőútra,

400 EUR-t minden 1500 km-nél hosszabb Közösségen belüli repülőútra és minden egyéb, 1500 és 3500 km közötti repülőútra,

600 EUR-t minden az első két eset alá nem tartozó repülőútra.

Fontos kiemelni, hogy 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 Légügyi rendelet 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott kártérítési összegek 50%-os mérséklésére ad lehetőséget a 7. cikk (2) bekezdése azon utasok vonatkozásában, akiknek a 8. cikk szerint átfoglalást ajánlottak fel a végső célállomásukhoz egy olyan alternatív járaton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak,

- legfeljebb két órával későbbi az 1500 km-es vagy annál rövidebb repülőút esetében, vagy
- három órával későbbi, az összes 1500 km-nél hosszabb Közösségen belüli repülőút tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 km közötti repülőút esetében, vagy
- négy órával későbbi az előző két eset alá nem tartozó repülőút esetében.

A Légügyi rendelet a kártalanítás módját is meghatározza, méghozzá oly módon, hogy a légifuvarozónak a kártérítés összegét készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki átutalással, vagy bankcsekkkel, illetve – az utas írásos beleegyezése esetén – utazási utalvánnyal és/vagy más szolgáltatásokkal kell teljesítenie.

### **Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog**

A Légügyi rendelet 4. cikke (Beszállás visszautasítása), 5. cikke (Járat törlése), 6. cikke (Késés) alkalmazásában a légifuvarozó a 8. cikk alapján köteles felajánlani a választási lehetőségeket:

- a) a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése hét napon belül, a =. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon az utazás meg nem tett

---

<sup>13</sup> C-581/10 és C-629/10. sz. Nelson és társai kontra Deutsche Lufthansa Ag és a TUI Travel és társai kontra Civil Aviation Authority egyesített ügyek

szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, amennyiben a repülőút az utas eredeti utazási tervével kapcsolatban már nem szolgál semmilyen célt, vagy adott esetben a következőkkel együtt

- a legkorábbi légijárat vissza az első indulási pontra.
- b) átfoglalás összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal, vagy
- c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

Fontos az utasok részére, hogy a meghíúsult, repülőút kompenzálásaként biztosított legyen számukra az átfoglalás, illetve az út elmaradása miatti érdekmúlás esetére a visszatérítés joga. Az utasközönség kiszolgáltatottsága rendkívül magas a repülőjáratok esetében, figyelemmel a jelentős távolságra és az utak tervszerű indulására és érkezésére, így az utazásnak bármilyen okból bekövetkező elmaradása esetén a légifuvarozóknak olyan helyzetbe kell hozniuk az utasokat, hogy a célállomásukat a lehető leghamarabb elérhessék, illetve a meghíúsult utazás esetén megfelelő kompenzációt kaphassanak, amelynek elsődleges eleme a repülőjegy árának a visszatérítése.

Előfordulhat olyan eset is, amikor adott városnak, vagy régióknak több repülőtere van, és a légitársaság egy másik repülőteréről tudja megoldani az utazást, abban az esetben a Légügyi rendelet 8. cikk (3) bekezdése alapján nemcsak a visszatérítés, illetve az átfoglalás joga illeti meg az utasokat, hanem a másik, alternatív repülőterre való átszállítás joga is. Ebben az esetben az átszállítás költségét is a légifuvarozó viseli.

### **Ellátáshoz való jog**

Az utasok rendkívüli kiszolgáltatottságának az orvoslására került a Légügyi rendeletbe a 9. cikk által szabályozott ellátáshoz való jog. A repülőtéren lezárt környezetben az utasok rendkívül nehéz helyzetben vannak. Az ott jelenlévő szolgáltatók ugyanis sajátos, a mindennapi életben megszokotthoz képest jelentősen magasabb árréssel működnek, amely egyfajta visszaélésre ad okot az utasok, mint fogyasztók irányában. Ezt hivatott a Légügyi rendelet kiküszöbölni azzal, hogy a légifuvarozóknak díjmentesen kell feljárnaniuk a következőket:

- a) a várakozási idővel ésszerű arányban étkezést és frissítőket,
- b) szállodai elhelyezést az alábbi esetekben:
  - ha egy vagy több éjszakás ott tartózkodás szükséges vagy
  - ha az utazónak a szándékaihoz képest tovább kell ott tartózkodnia
- c) szállítást a repülőtér és a szálláshely (hotel vagy egyéb) között.

Manapság a fejlett informatika és elektronika, valamint telekommunikáció világában nem tűnik túl nagy jelentőségűnek, de a légifuvarozó köteles az utasoknak díjmentesen két telefonhívást, telex vagy faxüzenet, illetve e-mail küldést felajánlani.

A Légügyi rendelet különös figyelmet fordít a mozgáskorlátozott személyek, és a gyermekek szükségleteire, így a 9. cikk (3) bekezdése külön előírja a légifuvarozók számára, hogy az üzemeltető légifuvarozó különös figyelmet köteles fordítani a csökkent mozgásképességű személyek és az őket kísérő személyek szükségleteire, valamint a kíséret nélkül utazó gyermekek szükségleteire.

A légifuvarozók a Légügyi rendelet alapján további jogokat kötelesek biztosítani a légiközlekedésben részt vevő utasok számára. Ezek általában az utasok javára biztosítanak kedvezményeket, illetve az ő megfelelő tájékoztatásukat célozzák.

Ilyen a magasabb vagy alacsonyabb osztályon történő elhelyezés lehetősége, amelynek keretében a légitársaságok a Légügyi rendelet 10. cikk (1) bekezdése alapján nem kérhetik el a különbözetet abban az esetben, ha az utast az eredetileg megváltott jegyhez képest csak magasabb osztályon tudja elhelyezni, illetve, ha egy magasabb osztályú jeggyel rendelkező utast csupán alacsonyabb osztályú helyen tud elszállítani, abban az esetben a Légügyi rendelet 7. cikkének (3) bekezdése szerinti módon visszatéríti.

A csökkent mozgásképességű vagy különleges szükségletekkel rendelkező személyek részére a Légügyi rendelet 11. cikke alapján a légitársaságok elsőbbséget kötelesek biztosítani. Ez érinti meghatározott személyek csoportjait, így a csökkent mozgásképességű személyeket, valamint az őket kísérő személyeket vagy bizonyítvánnyal rendelkező vakvezető és mozgássérült-kísérő kutyákat, illetve a kíséret nélkül utazó gyermekek szállítását is.

Ezen személyi kör esetében az Európai Unió felismerte és elismerte, hogy a légi szolgáltatások valamennyi uniós polgár számára járnak, és valamennyiük érdekét kell szolgálnia, és őket is megilleti a szabad mozgáshoz, a választás szabadságához és a megkülönböztetés-mentes bánásmódhoz való jog. Ennek érdekében az Európai Unió jogalkotói, az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 1107/2006/EK rendeletét (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól<sup>14</sup>. Az e rendeletben foglaltak alapján nem csak a beszállás visszautasítása, a járat törlése, vagy a késés esetére biztosít egyenlő bánásmódot ezen személyi kör számára, hanem lehetőséget ad számukra, hogy az utazás teljes ideje alatt megkülönböztetés mentesen vehessék igénybe a légitársaságok szolgáltatásait

---

<sup>14</sup> Az Európai Tanács és Parlament 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól

és bizonyos esetekben többlet kedvezmények biztosításával gyakorolhassák jogaikat.

A Légügyi rendelet a 12. cikkének (1) bekezdése további kártalanítási lehetőséget biztosít az utasok számára, hogy a rendelet alapján megfizetett kártalanításon túl, egyéb kártérítési igényeiktől ne legyenek elzárva, azzal azonban, hogy a rendelet által megfizetett kártalanítás összege levonható a további kártalanításból.

A Légügyi rendelet 13. cikke szerint olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légitfuvarozó kártalanítást fizet vagy más, a rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon joga korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó joggal összhangban. A rendelet nem korlátozza az üzemeltető légitfuvarozónak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légitfuvarozó szerződéses jogviszonyban áll. Hasonlóképpen nem értelmezhetők a rendelet rendelkezései úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető légitfuvarozóval szerződéses jogviszonyban lévő utazásszervező vagy – az utas kivételével – a harmadik fél jogát arra, hogy visszatérítést vagy kártalanítást kérjen az üzemeltető légitfuvarozótól az alkalmazandó jog szerint.

E rendelkezések nem közvetlenül az utasok jogait, hanem a légitfuvarozó, illetve a vele szerződéses kapcsolatban álló – harmadik – személyek jogait hivatott védeni, arra az esetre, ha velük szemben kellene igényt érvényesítenie a légitársaságoknak, esetlegesen az utazásszervezőknek.

A Légügyi rendelet a légitfuvarozók tájékoztatási kötelezettségét meghatározva a 14. cikkében egy kötelező tartalommal ellátott tájékoztató kihelyezését követeli meg az utasfelvételnél, az alábbi szövegezéssel:

„A beszállás visszautasítása, illetve a járat törlése vagy legalább kétórás késés esetén az utasfelvételi pultnál vagy beszálló kapunál kérje a – különösen a – kártalanításhoz és segítségnyújtáshoz kapcsolódó jogait ismertető szöveget”. E szakasszal az utasok széleskörű tájékoztatását kívánja elősegíteni az Európai Unió, annak érdekében, hogy minél szélesebb réteg legyen tudatában és ismeretében a meghatározott esetekben őket megillető jogokról. A légitfuvarozóknak minden érintett utasnak írásbeli tájékoztatót is kell adnia a beszállás megtagadása és a járat törlése esetére vonatkozó kártalanítási és segítségnyújtási szabályokról, amelyeket a vak és gyengénlátó személyek részére megfelelő alternatív eszközökkel együtt kell biztosítaniuk.

A Légügyi rendelet 15. cikke kimondja, hogy a rendelet szerint fennálló kötelezettségek nem korlátozhatóak, azok alól nem lehet mentesülni, nevezetesen a szállítási szerződésben szereplő eltérés vagy korlátozó kikötés alapján. Lehetőséget ad e cikk arra is, hogy a téves, vagy nem megfelelő tájékoztatás alapján nyújtott nem megfelelő támogatás, illetve kártalanítás

esetén az utas az illetékes bíróság vagy más szervek előtt megindíthatja a szükséges eljárást a pótlólagos kártalanításhoz való hozzájutás érdekében.

A Légügyi rendelet az igényérvényesítés módjait is meghatározza, amelyben elsődleges a közvetlen igényérvényesítés. Az utasoknak először a légitársasághoz kell a panaszukat megküldeni. Ennek egyik formája a légi utasok jogaival kapcsolatos panaszok bejelentésére szolgáló – könnyen elérhető – uniós nyomtatvány kitöltése lehet<sup>15</sup>.

## Igényérvényesítés

A közvetlen igényérvényesítésen túl a Légügyi rendelet 16. cikke kötelező rendelkezést tartalmaz a tagállamok részére, amelyben minden tagállam számára előírja egy olyan szerv kijelölését, amely a rendelet végrehajtásáért felel a területén lévő repterekről induló és oda érkező járatok tekintetében.

Hazánkban a fogyasztóvédelmi hatóság kijelöléséről szóló 387/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 3. § (4b) bekezdése alapján a légi személyszállítás szabályairól szóló 25/1999. (II. 12.) Korm. rendelet 27. § (3)–(4) bekezdésében foglaltak tekintetében az EK rendelet végrehajtására fogyasztóvédelmi hatóságként a nemzetközi kereskedelmi repülőtér székhelye szerint illetékes kormányhivatal került kijelölésre az I. fokú hatósági eljárás lefolytatására. Ezek a következők:

- Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér: *Budapest Főváros Kormányhivatala*
- Debrecen: *Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal*
- Sármellék: *Zala Vármegyei Kormányhivatal*

Az igényérvényesítés más eseteire az Európai Fogyasztói Központon keresztül van lehetőség, ugyanis amennyiben egy magyar lakóhellyel rendelkező fogyasztónak egy másik EU-s országban, Norvégiában vagy Izlandon székhellyel rendelkező légitársasággal szemben panasza merül fel, és azt nem sikerül közvetlenül rendeznie a vállalkozással, akkor az Európai Fogyasztói Központ Magyarország (EFK) ingyenes segítségét kérheti a vagyoni igénye érvényesítése és a felek közötti kompromisszum elérése érdekében. Az EFK az Innovációs és Technológiai Minisztériumban működik.

Emellett az EFK lényegében bármilyen légitársasági tárgyú panasz, pld: légi járatok késésével, törlésével kapcsolatos panaszok, poggyászkárok, csomagkésés, foglalási problémák /pl. névelírás/, valamint a légitársaságok által nyújtott egyéb szolgáltatásokkal kapcsolatos panaszok, stb., esetén segítséget tud nyújtani.

---

<sup>15</sup>Forrás: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain\\_form/eu\\_complaint\\_form\\_hu.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_hu.pdf)

Fontos, hogy magyar fogyasztóknak más EU-s tagállami, izlandi vagy norvégiai székhelyű légitársaságokkal szembeni panaszai esetén mindenképpen javasolt a hatósági eljárás megindítása mellett az EFK-hoz is fordulni. Szükséges kiemelni, hogy amennyiben a légitársaság az utas felé történő kommunikációban rendkívüli körülményre hivatkozik a járatkésés vagy járatörülés okaként, akkor az EFK a kártalanítás érvényesítésében akkor tud közreműködni, ha a kompetens, tagállami hatóság a rendkívüli körülmény fennállásának hiányát már megállapította. Tehát az EFK-nak is ilyen esetben a kártalanítás érvényesítéséhez meg kell várnia a hatósági döntést a rendkívüli körülmény tényéről<sup>16</sup>.

A tagállami állampolgárok, így a magyar állampolgárok az azonos székhelyű légitársasággal szembeni belföldi panasza esetén közvetlenül vagy az online vitarendező platform útján békéltető testülethez vagy bírósághoz is fordulhatnak. Az online módon megkötött légi személyszállítási szerződés esetén az utas az Európai Bizottság által működtetett online vitarendező platformon keresztül is megkísérelheti rendezni az Európai Unió területén honos légitársasággal szemben fennálló belföldi vagy határon átnyúló jogvitáját a platformhoz csatlakozott tagállami kompetens alternatív vitarendező fórum előtti online vitarendezés során. Az online vitarendező platform könnyen elérhető az európai Unió által működtetett linken keresztül<sup>17</sup>.

A Légügyi rendeletről megállapítható, hogy mintegy objektív felelősséget teremtett a légitársaságok számára, annak ellenére, hogy a légitársaságok és az utasok között egy egyenrangú felek közötti magánjogi szerződéses jogviszony jön létre a légi személyszállítási szerződéssel. Az utasok azonban olyan mértékben kiszolgáltatottak a légifuvarozóknak, akik olyan mértékű erőfölényben vannak velük szemben, hogy azt az Európai Unió az általánosan érvényesülő fogyasztóvédelmi érdekek mentén fokozott védelmet tartott indokoltnak előírni a légifuvarozók esetleges szerződésszegése esetére. A légitársaság ugyanis szerződésszegést követ el, amikor töröl egy járatot, vagy az jelentős késéssel érkezik a célállomáshoz, vagy indul el, esetleg megtagadja a beszállást az utastól. Ezzel a magatartásával megghiúsítja a légi személyszállítási szerződésben vállalt azon kötelezettsége teljesítését, hogy az utas által fizetett ellenszolgáltatás fejében őt a szerződésben meghatározott helyről egy másik ugyancsak meghatározott helyre szállítsa.

---

<sup>16</sup> Európai Fogyasztói Központ Magyarország forrás: <https://www.magyaefk.hu/hu/hasznos-tudnivalok/legi-utasok-jogai/vi-segitsegnyujto-forumok.html>

<sup>17</sup> <https://ec.europa.eu/consumers/odr/main/?event=main.home2.show>

## Kimentési lehetőségek és azok bírósági gyakorlata

Az uniós jogalkotó ezen szigorú felelősségi szabályok előírása mellett kimentési lehetőséget is enged a légitársaságok számára, azonban ezen kimentési okok taxatívén meghatározottak, és azok nem a Légügyi rendelet tényleges jogszabályi szövegében vannak felsorolva.

A Légügyi rendelet 5. cikk (3) bekezdése teremti meg annak a lehetőségét, hogy a légifuvarozó mentesüljön a kártérítés megfizetése alól. E szakasz szerint ugyanis az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

A Légügyi rendelet szövegében azonban ezek a rendkívüli körülmények nincsenek meghatározva, azokat a Légügyi rendelet Preambulumának (14) és (15) bekezdésében találhatjuk meg. E két bekezdés összesen hat olyan okot sorol fel példálózó jelleggel, amelyekre való hivatkozása a légitársaságoknak, a felelősség alól való mentesülést eredményezhetik.

Ezek a következők:

- 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 hatása egy bizonyos járművel kapcsolatban.

A mentesülési okokkal összefüggésben az Európai Unió Bíróságának gyakorlata rendkívül szigorúnak mondható. A Légügyi rendelet Preambulumában felsorolt okokon kívül egyéb okot nem enged kimentési okként figyelembe venni. Ezen a gyakorlaton üt majd várhatóan rést az Európai Számvevőszék jelentése, amely az államok Covid-19 járvány miatt tett intézkedéseit és azok hatásait vizsgálta. A Covid-19 járvány következtében ugyanis egyes becslések szerint a járatok 70 %-a törlésre került, amelyet indokolt a járvány miatti keresletcsökkenés, az egyes államok által bevezetett repülési tilalom, a határzárak, valamint a karantén szabályok alkalmazása. Ezen körülmények értékelése mindenképpen okot adhat a Bíróság számára, hogy a már gyakorlatban figyelembe vett mentesítő okokon túl, újabb a Preambulumban nem nevesített kimentési okként vegyen figyelembe egy egészségügyi vészhelyzet miatti állami korlátozó intézkedést, vagy más olyan körülményt, amely a Preambulum felsorolásában nem szerepel.

A politikai instabilitás körülményére az Európai Unió Bírósága előtt még nem volt precedens, illetve abból eredően a légitfuvarozó kártérítés fizetési kötelezettség alóli mentesülésére. Az adott esetben vizsgálendő, hogy a járat törlésének vagy késésének az oka olyan rendkívüli körülménynek tekinthető-e, amelyet a légitársaság minden ésszerű intézkedés ellenére sem tud elkerülni.

Ezzel kapcsolatban egy angol jogeset hozható fel példaként, amikor is a British Airways repülőgépének a felszállása hiúsult meg a Kuvaitban „tevékenkedő” katonai alakulatok hatására. A perben az angol bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a katonai alakulatok még akkor sem tekinthetők a légitfuvarozó tevékenységi és tényleges befolyási körébe tartozónak, ha a légitársaságnak tudomása volt arról, hogy a felszállási országban katonai hadműveletek vannak folyamatban, emiatt pedig nem tekinthető mindez előreláthatónak és elkerülhetőnek a légitfuvarozók részéről.

A politikai instabilitás fogalma alatt – egységesen elfogadott definíció hiányában – egy ország irányítását, a politikai hatalmat befolyásoló olyan szervezett 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<sup>18</sup>.

Ezen fogalom meghatározással kapcsolatban érdekes felvetés, hogy az Oroszország által 2022. februárjában Ukrajna ellen indított háború miatt bevezetett légitforgalmi korlátok Oroszországgal szemben, mennyiben minősülnek olyan rendkívüli körülménynek, amely a politikai instabilitás körébe belefér. Az államok által szankcióként meghozott légtérzár az utasok kártérítési igénye alól kimentést biztosíthat a légitársaságok számára. A Légügyi rendelettel összefüggésben ez a kérdés alapvetően a háború kitörését követő rövid időkre lefoglalt jegyek esetében vet fel problémát, amikor is a légitársaságok már azon a Légügyi rendelet szerinti záros határidőn belül voltak, amikor az utasokat nem tudták megfelelő határidőn belül értesíteni a légtérzár miatti járat törlésekről.

Az államok által bevezetett berepülési tilalom ugyanakkor olyan rendkívüli körülmény, amelyre a légitfuvarozók nem tudnak felkészülni, arra ráhatásuk nincs, emiatt a törölt járatok esetén az utasok irányában a légitársaságoknak nem keletkezhet kártérítési kötelezettsége.

Az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételekkel, mint mentesítő körülménnyel összefüggésben megállapítható, hogy azok bekövetkezése valóban rendkívüli körülménynek minősülnek, hiszen arra sem az egyes embereknek, sem a légitársaságoknak nincs ráhatása. Emellett köztudomású tény, hogy a repülőgépek sűrű ködben, viharban, vagy hóvihárban

---

<sup>18</sup> Zoványi Nikolett (2015): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. 163. o.

nem szállhatnak fel, emiatt pedig az Európai Unió Bíróságának nincs is gyakorlata e kérdéskörrel összefüggésben. Előfordulhatnak azonban olyan értelmezések, amelyek azt mondják, hogy a pilóták nem a szabad szemmel látható és érzékelhető tények alapján vezetik a repülőgépeket, ezért akár ködben is módjuk van a le és felszállásra, azonban az utasok biztonsága érdekében célszerű ezeket az időjárási tényezőket rendkívüli körülményként figyelembe venni.

Ezen általánosnak mondható időjárási körülményekhez képest fordulhatnak elő egyéb nem várt, és előre nem látható időjárási események, amelyek ugyancsak kihatással bírnak a légi járatok indulására, érkezésére.

A Légügyi rendelet hatályba lépését követő egyik első ilyen és a légi közlekedésben jelentős károkat okozó rendkívüli időjárási körülmény az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörése volt, amely a kitörése után, a levegőbe került vulkáni hamu miatt több napos késéseket és járatok törlését okozta. A vulkán kitörése miatt 2010. április 15. és április 22. között mintegy 100 000 járatot kellett törölni, amely mintegy 10 000 000 utast érintett.

A vulkánkitörés miatt több légitársaság is arra az álláspontra helyezkedett, hogy az rendkívüli körülmény, ezért mint vis maior, mentesíti őket az utasok számára nyújtandó bármilyen szolgáltatás nyújtási kötelezettségük alól. Más légitársaságok elismerték kötelezettségeiket, azonban annak elégséges és ésszerű mértékével összefüggésben voltak problémáik. Ugyancsak problémát jelentett az átfoglalások kérdése, ugyanis nem lehetett előre látni, hogy meddig tart a légtérzár a vulkánkitörés miatt. További problémát jelentett, hogy az utasok jelentős része utazási csomagként az utazási irodáktól a repülőjeggyel együtt szállást és ellátást is megrendelt, amelyeket emiatt értelemszerűen nem tudott igénybe venni. Ebben az esetben a légitársaságok az utazási irodák közreműködőinek minősülnek, és a felelősségi kérdésekre a szervezett utazási formákról szóló 90/314/EGK irányelv szabályait kellett megfelelően alkalmazni.

A vulkánkitörés okozta légtérzár miatti első előzetes döntéshozatali eljárást C-12/11. számon indították Denise McDonagh v. Ryanair Ltd. ügyben. Az utas járatát a légtér lezárásának a napján törölték, és azt követően csak annak megnyitása után, 2010. április 24-én tudott hazarepülni Írországba. A Ryanair légitársaság ezalatt az idő alatt nem biztosította számára a Légügyi rendelet 9. cikke szerinti ellátást, amely miatt 1129,4 euró összegű kártérítés megfizetésére kérte őt kötelezni Denise McDonagh. Az Európai Unió Bírósága a 2013. január 31-i ítéletében kimondta, hogy:

„A visszaautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkét

úgy kell értelmezni, hogy az olyan körülmények, mint az Eyjafjallajökull-vulkán kitörése miatt az európai légtér egy részének lezárása, az e rendelet értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” minősülnek, amelyek nem mentesítik a légi fuvarozókat az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke szerinti ellátási kötelezettségük alól.

A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontját és 9. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a légi járatnak az alapügybelihez hasonló időtartamú „rendkívüli körülmények” miatti törlése esetén teljesíteni kell az e rendelkezések szerinti, a légi utasok ellátására vonatkozó kötelezettséget, és ez nem érinti az említett rendelkezések érvényességét.

A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában és 9. cikkében meghatározott ellátási kötelezettség légi fuvarozó általi be nem tartása miatti kártalanítás címén mindazonáltal csak azokat az összegeket lehet a légi utas számára megtéríteni, amelyek az egyes ügyek sajátos körülményeire tekintettel szükségeseknek, megfelelőeknek és ésszerűeknek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják az említett utas légi fuvarozó általi ellátásának elmaradását, aminek értékelése a nemzeti bíróság feladata<sup>19</sup>.

A meteorológiai feltételek miatt bekövetkezett rendkívüli körülmények esetén tehát a légitársaságok mentesülnek az utasoknak fizetendő kártérítés alól, azonban továbbra is kötelesek az elégséges ellátást és segítségnyújtást biztosítani utasaik számára, amelybe beletartoznak a frissítők és étkezések, valamint szükség esetén az éjszakai elszállásolásuk.

A politikai instabilitás fogalmához hasonlóan nehéz meghatározni a rendkívüli körülmények körében felsorolt biztonsági kockázatok fogalmát is. Ennek oka, hogy sem a jogalkotó nem határozta meg annak pontos fogalmát, sem az Európai Bíróság gyakorlatában nem merült fel ezidáig annak kérdése.

Alapvetően biztonsági kockázatként értékelhető, ha mondjuk adott csomag utasa, a csomag feladása ellenére nem száll fel a járatra, ugyanis ebben az esetben – a 2001. szeptember 1-je utáni intézkedések hatására – kötelezően át kell vizsgálni a poggyászokat és el kell távolítani azokat, amelyeknek a tulajdonosa nem jelentkezett a beszállásra. Vagy a poggyászok átvizsgálása során bombát, lőszert, lőfegyvert, vagy egyéb veszélyes anyagot találnak, ugyanis ebben az esetben – a poggyász eltávolítása mellett – a repülőtér biztonsági szolgálata felkutatja annak tulajdonosát, vagy adott esetben a repülőgép és az utasok teljeskörű átvizsgálása válik szükségesnek.

Ugyancsak biztonsági kockázatot jelent az, hogy a felszállás előtti ellenőrzés során derül ki a személyzet számára, hogy többen szálltak fel a repülőre, mint ahányan érvényes jeggyel rendelkeznek, ilyenkor ugyanis újra kell check-oltatni az utasokat, amely jelentős késést eredményezhet.

---

<sup>19</sup> C-12/11. Denise McDonagh v. Ryanair Ltd. ügy

Ezek a biztonsági kockázatok azonban a mai szigorú előírások maradéktalan betartása, illetve betartatása mellett elkerülhetőek lennének, illetve azok betartásáért a légitársaságok a felelősek, emiatt pedig tovább bonyolódik a kimentési lehetőségük a kártérítési felelősség alól. Például, ha több utas van a gépen, mint ahányan érvényes helyfoglalással rendelkeznek, abban az esetben kérdésként merül fel a beszállást végző személyzet munkájának a felelőssége, akik pedig a légitársaság érdekében járnak el. Ily módon az alkalmazott mulasztása eredményezhetné a légifuvarozó mentesülését.

A váratlan repülésbiztonsági hiányosságok alatt a hétköznapi emberek általában a repülőgépek műszaki állapotát, illetve azokban bekövetkezett meghibásodást értik. Ez alapvetően így is van, azonban a Légügyi rendelet e fogalom esetében sem határoz meg konkrét szabályokat.

A légitársaságok a járatok késése, törlése okaként a felelősség alól való mentesülés érdekében gyakran hivatkoznak a repülőgép műszaki meghibásodására. Ez a hivatkozásuk azonban nem minden esetben vezethet a mentesülésre. Az Európai Bíróság a C-549/07. sz. Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA ügyben arra a következtetésre jutott, hogy ugyan a Légügyi rendelet preambuluma példálózó jelleggel felsorolja a rendkívüli körülményeket, azonban azok önmagukban nem eredményezik a légitársaságok felelősség alól való mentesülését, csak akkor, ha a légifuvarozó a rendkívüli körülményt minden ésszerű intézkedés ellenére sem tudta elkerülni.

A repülőgép műszaki meghibásodása váratlan repülésbiztonsági hiányosságnak minősülhet, de csak szűk körben értékelhető a mentesülésre vezető rendkívüli körülményként. Kizárólag abban az esetben tekinthető rendkívüli körülménynek, ha annak bekövetkezte olyan eseményhez kötődik, amely nem tartozik a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és az a tényleges befolyásolási körén kívül esik.

A repülőgépeket rendszeresen kell ellenőrizni, arra vonatkozóan szigorú eljárási rend vonatkozik a légitársaságokra, emiatt a repülőgép karbantartási hiányosságából eredő műszaki hiba a légitársaság érdekkörébe tartozó oknak minősül. Előfordulhatnak azonban olyan külső behatások, amelyek a repülőgép műszaki hibáját rendkívüli körülménnyé minősítik, így például a terrorcselekmények, vagy szabotázs akciók a járattal szemben, amelyek ellen a légitársaságok érdemben nem is tudnak védekezni. De ilyen rendkívüli körülménnyé minősítő ok lehet az is, ha a repülőgépet gyártó vállalat, vagy a repülésbiztonsági hatóság a repülőgép olyan hibáját tárja a nyilvánosság elé, amely a járat esetleges törléséhez, vagy hosszabb késéséhez vezet.

Az Európai Unió Bírósága az adott ügyben hozott ítéletében kimondta, hogy nem minden rendkívüli körülmény jelent mentesülést a légitársaságok

számára, és az arra hivatkozó félnek kell bizonyítania, hogy a műszaki és gazdasági feltételek által engedett lehetséges és elérhető keretek között minden ésszerű intézkedést megtett annak elhárítása céljából. Ezen körülmények vizsgálata és mérlegelése pedig minden esetben az adott ügyben eljáró tagállami bíróság hatáskörébe tartozó kérdés.

A sztrájkhoz való jogot az Emberi jogi egyezmények, szociális karták, valamint az egyes államok alkotmányai alapvető jogként definiálják. A sztrájk a munkavállalók érdekvéonyesítési eszköze, amelynek alkalmazásával ráhatással lehetnek a munkáltató személyüket érintő döntéseire. Magyarországon nincs túl nagy hagyománya a sztrájknak, szemben más európai országokkal, így például a sztrájk jogával talán a leggyakrabban élő Franciaországgal szemben sem. A sztrájk, mint közös akaratelhatározásból származó munkabeszüntetés különösen nagy problémát és károkat okozhat a repülőterek működésében, különös figyelemmel arra, hogy különböző munkavállalókat tömörítő csoportok akár egyszerre, akár külön-külön is hirdethetnek sztrájkot. Így külön a pilóták, külön a légiutaskísérők, vagy akár a felszíni kiszolgáló személyzet is hirdethet sztrájkot. Az üzemeltető légifuvarozó működését befolyásoló sztrájkok esetében kérdésként merül fel a sztrájk jogszerűsége kérdése, amellyel kapcsolatban azonos álláspont fogadható el Zoványi Nikolettal, aki 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<sup>20</sup>. Ezzel a megállapítással egyet lehet érteni, hiszen adott esetben olyan munkavállalók munkaküzdeme béníthatja meg egy adott repülőter működését, akár jogszerű, akár jogellenes módon, akik az üzemeltető légifuvarozóval szerződéses jogviszonyban nem is állnak, így a sztrájk, mint rendkívüli körülmény megalapozza a légitársaságok felelősség alóli kimentését.

A Légügyi rendelet a Preambulumának (15) bekezdésében kiemelten foglalkozik a légiforgalmi irányítói döntéssel. Ez egy olyan rendkívüli körülmény, amely egy bizonyos légijárművel kapcsolatban, egy bizonyos napon hosszú késedelmet, akár egy éjszakás késedelmet, illetve a jármű egy vagy több járatának a törlését eredményezi, annak ellenére, hogy a légifuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek, vagy a járatok törlésének az elkerülése érdekében.

Az Európai Unió Bírósága a C-294/10. sz. Andrejs Eglitis – Edvards Ratnieks v. AirBaltic Corporation AS ügyben fejtette ki ezzel kapcsolatos álláspontját, amely szerint a légi fuvarozó nem minden esetben mentesül a

---

<sup>20</sup> Zoványi Nikolett (2015): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. 179.

felelőssége alól erre a körülményre hivatkozással, hanem a rendkívüli körülmény bekövetkezte után is minden ésszerű és szükséges intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy a rendkívüli körülmény elhárulását követően, teljesíteni tudja a légi személyszállítási szerződésből eredő kötelezettségeit.

Az ügy alapproblémáját a Koppenhágából Rigába tartó járat utazása során az adta, hogy a járat által érintett Malmö repterét áramkimaradás miatt lezárták. A járatra felszállt utasokat a 20 óra 35 perces tervezett indítás helyett 22 óra 45 perckor felszólították a repülőgép elhagyására a járat törlése miatt. Ez ellen a döntés ellen éltek panasszal az ügyben nevezett utasok, azonban igényüket mind a hatóságok, mind a bíróságok elutasították, mondván, hogy egy olyan rendkívüli körülmény merült fel, amely a légitársaságot mentesíti a felelősség alól.

Álláspontjuk szerint azonban nem az áramkimaradás miatti repülőtér lezárás miatt került sor a járat törlésére, hanem a kiszolgáló személyzet munkaideje lejáratára tekintettel.

Az Európai Unió Bírósága az előzetes döntéshozatal iránti eljárásban akként foglalt állást, hogy egy légitársaságnak a korábban már ismertetett Wallentin-Hermann ítélet alapján – a mentesülése érdekében – bizonyítania kell azt, 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 a kapacitásaihoz képest elviselhetetlen áldozatokat hoz. Konklúzióként megállapította, hogy a légitársaságoknak meg kell tennie minden olyan ésszerű intézkedést, már a járat tervezésekor, amellyel az esetlegesen felmerülő rendkívüli körülményeket elkerülheti, kalkulálva a rendkívüli körülményekből eredő késés kockázatával is. Már a járat tervezésekor úgy kell kalkulálnia a légifuvarozónak, hogy egy jelentéktelennek tűnő késés, ne vezethessen a járat törléséhez.

Ugyancsak rendkívüli körülmény megállapítását eredményezheti egy repülőtér megnövekedett, feltorlódott forgalma, amely adott jármű hosszabb késéséhez vezethet, ebben az esetben a légitársaság mentesülhet a felelősség alól, hiszen a repülőtéren felszállásra várakozó gépek nagy száma miatt bekövetkezett késés elhárítására nincs lehetősége, az számára előreláthatatlan és elkerülhetetlen. Ezt a következtetést egy angol bíróság vonta le a Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd. ügyben<sup>21</sup>.

Megállapítható tehát, hogy a Légügyi rendelet csupán példálózó felsorolást ad a rendkívüli körülményekről, így a légitársaságok a mentesülésük körében egyéb okokra is hivatkozhatnak, azonban az Európai Unió Bíróságának gyakorlata egyértelműen szűkítően értelmezi a kimentési okokat és csupán a Preambulumban felsorolt okokra lehet hivatkozni a mentesülés érdekében,

---

<sup>21</sup> Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd. [1981] Lloyd's Rep 187.

azzal, hogy mindez idáig nem is minden rendkívüli körülmény került az Unió Bíróságának a vizsgálati tárgyába.

Egyetérthetünk a Zoványi Nikolett által „A rendkívüli körülmények megítélése a légifuvarozásban az Európai Unió esetjoga alapján”<sup>22</sup> tárgyú tanulmányában kifejtettekkel, amely szerint indokolt lenne a kimentési okoknak nem a rendelet Preambulumában, példálózó felsorolásként való elhelyezése, hanem azok kimunkálása az Európai Parlament által, figyelemmel az Európai Unió Bíróságának az esetjogára is tekintettel. Egy ilyen az Európai Unió legfőbb jogalkotó szerve által elfogadott közvetlen jogforrás segítésére a jobbiztonság erősödését, és csökkentené a Bíróság munkaterhét, a betérjesztett, értelmezésre irányuló előzetes döntéshozatali eljárások számának a csökkentésével, amely a tagállami bíróságokon folyamatban lévő peres eljárások időtartamának a csökkentéséhez is elvezethetne.

### 3. Összegzés

Megállapítható, hogy az államok, illetve az Európai Unió mindent megtesz annak érdekében, hogy a közösségi közlekedést az utasok körében elterjessze, szemben a rendkívül balesetveszélyes és a környezetre is káros egyéni személygépjárműves közlekedéssel. Ennek érdekében széles körben szabályozza az egyes közlekedési módok igénybevételével utazó utasokat megillető jogokat.

Az Európai Unió az utasvédelem minimális védelme meghatározása érdekében hozta meg rendeleteit a négy fő közlekedési mód, így a légi közlekedés területén is, amelyek így a világon teljesen egyedi keretrendszert alakítottak ki. Hiánya viszont a szabályozásnak, hogy az utasok nagy száma továbbra sem ismeri kellő mértékben a jogait, és a rendeletek szabályai eltérően értelmezhetőek, adott esetben pedig az Európai Unió Bírósága a szakmai elvárásoktól eltérően – az utasok nagyobb védelme érdekében – tágabban értelmezi a jogszabályi szövegeket.

Az Európai Számvevőszék 2018-ban jelentést készített az utasjogok helyzetéről, amelyet 2018. évi 30. számú Különjelentésében tett közzé. Ebben a jelentésében összehasonlította az uniós utasjogi szabályokat más államok, így Kanada, Új-Zéland, az Egyesült Államok és Brazília szabályozásával, amelynek alapján arra a következtetésre jutott, hogy az uniós szabályok a legtöbb esetben szigorúbbak és konkrétabbak, mivel mind a tíz alapvető utasjogot lefedik<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Zoványi Nikolett (2013): *A rendkívüli körülmények megítélése a légifuvarozásban az Európai Unió esetjoga alapján* Európai Jog XIII. évf. 2. sz. 31-40.

<sup>23</sup> Európai Számvevőszék 2018. évi 30. Különjelentése (Luxemburg, 2018. október 3.) forrása: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/passenger-rights-30-2018/hu/>

Az Európai Számvevőszék a jelentésében megállapította, hogy az utasjogok körében az utasok pontosabb tájékoztatására, a segítség pontosabb meghatározására van szükség, mivel az érintett személyek a jogaikkal nincsenek tisztában és a rendeletek szövege is eltérő értelmezésekre ad lehetőséget.

Megállapította továbbá, hogy az utasok a jogaik gyakorlása során még mindig a fuvarozók gyakorlatának vannak kitéve, sok esetben meg kell küzdeniük a jogaik érvényesítéséért, amelynek indoka leginkább a már hivatkozott tudáshiány, ugyanis az utasok maguk nincsenek tisztában a jogaikkal, így nem tudják, hogy milyen esetben milyen jogkövetkezmény alkalmazását kérhetik a fuvarozótól.

Az utasjogi rendeletek, így különösen a Légügyi rendelet és a Számvevőszék különjelentéseinek az ismeretében érdemes lenne felülvizsgálni a meglévő utasjogi szabályokat, adott esetben meghagyva azok ágazati elkülönülését, viszont megteremteni az egyes szabályok egységes értelmezését és a kimentési lehetőségek egységes szabályozását.

### **Források jegyzéke:**

- Angyal Zoltán (2013): Új tendenciák a légi utasok jogainak uniós szabályaiban. *Debreceni Jogi Műhely*, X. évf. 4. szám 1-9.
- Fézer Tamás (2010): A kártérítési jog magyarázata. Budapest, Complex.
- Sipos Attila (2021): *Nemzetközi légi jog*. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó.
- Zoványi Nikolett (2012): A légi járatok késésének a megítélése a nemzetközi egyezmények és az európai jog tükrében. *Jogtudományi Közöny* 9. sz. 339-348.
- Zoványi Nikolett (2012): Kártalanítás vagy kártérítés? – A légi utasokat megillető kompenzáció dogmatikai kérdései. *Európai jog XII. évf. 5. sz. 27-31.*
- Zoványi Nikolett (2013): A rendkívüli körülmények megítélése a légi fuvarozásban az Európai Unió esetjoga alapján. *Európai jog XIII. évf. 2. sz. 31-40.*
- Zoványi Nikolett (2015): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft.
- Az Európai Bizottság Fehér Könyve „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”
- Európai Számvevőszék 2018. évi 30. Különjelentése (Luxemburg, 2018. október 3.) Forrása: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/passenger-rights-30-2018/hu/>

- Európai Fogyasztói Központ Magyarország, Forrása: <https://www.magyarrefk.hu/hu/hasznos-tudnivalok/legi-utasok-jogai/vi-segitsegnyujto-forumok.html>
- Az Európai Tanács és Parlament 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól.
- A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján keltezett Egyezmény, Magyarországon kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel.
- A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó 1929. évi Varsói Egyezmény, melyet Magyarországon az 1936. évi XXVIII. törvény hirdetett ki.