

ZOVÁNYI NIKOLETT*

Utasszámok az Egyesült Államokban és Európában

I. Bevezető gondolatok

A XX. században a légitársaságok az utazás világszerte elterjedt formájává vált. A történelem folyamán a repülésben rejlő határtalan előnyök mellett annak veszélyeit is hamar felismerték az állam jogalkotási jogával felruházott közigazgatási szervek. E felismerés következtében a repülés és légitársaságok területét – a technika megjelenését követően nem sokkal – nemzeti és nemzetközi szinten egyaránt szabályozták. A polgári légitársaságok szemszögéből az 1929-es Varsói Egyezmény¹, majd az azt hatályon kívül helyező Montreali Egyezmény² minősülnek a legfontosabb nemzetközi egyezményeknek, melyekhez a világ országainak döntő része csatlakozott az évek folyamán³. Mivel azonban alkalmazásukhoz nemzetközi elem bizonyítása szükséges, ezért az Európai Unió vagy az Egyesült Államok határain belüli légitársaságokban nem alkalmazhatók szabályai.

Ezen túl azonban a világban zajló folyamatok is abba az irányba hatottak, hogy nemzeti szinten is szabályozzuk az ágazatot. A '90-es években megjelentek a diszkont légitársaságok, ami az utasszám növekedésével járt együtt az olcsó utazási lehetőségek következtében. A légitársaságok piacán egyre komolyabb verseny alakult ki a szolgáltatók között az utasokért folytatott harcban. Mind jobban körvonalazódni látszott az igény a kizárólag személyi sérülésekre, halálesetekre, elveszett poggyászokra, valamint a járatok késése miatt az utasokat ért individuális károkra koncentrálni Varsói és Montreali Egyezmények, valamint a nemzeti jogalkotási termékek mellett olyan szabályozási eszközökre, melyek az utasok számára valamilyen többletjogot biztosítanak. A '90-es években így jelent meg új irányként az Európai Unió szabályozása, amely olyan káresemények, mint a járatkésés, -törlés és beszállás megtagadása esetén is védelmet nyújtott és a mai napig nyújt az utasoknak.

* tudományos munkatárs, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar és MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoport. – A tanulmány alapjául szolgáló kutatásokat a Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kara támogatta.

¹ A nemzetközi légitársaságokra vonatkozó 1929. évi Varsói Egyezmény (Magyarországon az 1936. évi XXVIII. törvény hirdetett ki).

² A nemzetközi légitársaságokra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján elfogadott Egyezmény (Magyarországon kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel).

³ A Varsói Egyezményhez több mint 130 ország csatlakozott. Lásd: RUEDA, ANDRES: *The Warsaw Convention and Electronic Ticketing*. Journal of Air Law and Commerce, 2002. 403.p.

A légi közlekedési jog kiemelkedő jelentősége mind a kontinentális, mind az angolszász jogrendszerekben az írott jogi szabályozás meglétét vonja maga után. A nagyszámú és bonyolult technikai és felelősségi szabályok ismertetése és elemzése helyett jelen írás az utasok helyzetének vizsgálatára helyezi a hangsúlyt a járatok késése, törlése és a beszállás megtagadása események bekövetkezésekor. Az Európai Unióban a 261/2004/EK rendelet⁴ szabályainak köszönhetően – immár az Európai Unió Bíróságának joggyakorlatával és esetjogával megtámogatva – az utasok különleges védelmet élveznek. Az Amerikai Egyesült Államokban azonban már közel sem ilyen egységes és kiforrott rendszerben működik az utasok védelme, hovatovább még annak a kérdésnek a megválaszolása sem egyszerű, hogy milyen jogok illetik meg az utasokat a repülőgépek hosszú késése vagy törlése esetén. A tanulmány elsődleges célkitűzése ezért az amerikai utasjogi rendszer elemzése és vizsgálata, valamint a szabályozás összevetése az Európai Unió által kialakított védelmi rendszerrel.

II. Utasjogok az Európai Unióban

Az Európai Unió jogalkotási joggal felruházott szervei felismerték azt a tényt, hogy az utasok repülőútjuk során talán a járat késése, törlése, valamint a beszállás megtagadása esetén vannak a objektíve eltérő helyzetben, más közlekedési eszköz igénybevevőéhez viszonyítva is.⁵ Éppen ez indokolja az utazás ezen fázisában a magasabb fokú védelmet. Az utasok védelme érdekében az Európai Parlament és a Tanács már 1991-ben megalkotta 295/91/EGK rendeletét, amely a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási⁶ rendszerének közös szabályainak megállapításáról rendelkezett. A 295/91/EGK rendelet csak azokra az utasokra tartalmazott védelmi és kártérítési szabályokat, akiknek beszállását a repülőgép fedélzetére annak ellenére utasították el, hogy érvényes jeggyel és megerősített helyfoglalással rendelkeztek, valamint az előírt időben és módon az utasfelvételnél megjelentek. Ezen a három kitétlen túl még annak a feltételnek is teljesülnie kellett azonban, hogy a visszautasított beszállással érintett utasok valamely menetrend szerint közlekedő légitársasággal kötöttek légi személyszállítási szerződést, nem pedig charter járáttal való utazásra szerződtek.⁷

A rendelet felülvizsgálata több ponton fontos változást hozott. Az Európai Parlament és Tanács 261/2004/EK rendelete a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás⁸ és segítség közös szabályainak megállá-

⁴ Az Európai Parlament és Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről.

⁵ Ezt maga az Európai Bíróság is elismerte és kifejezésre juttatta a C-344/04. sz. IATA és ELFAA ügyben.

⁶ Az eredeti angol nyelvű szöveg „compensation” kifejezést használja, ami kártérítést jelent, nem pedig kártalanításként értelmezendő.

⁷ 295/91/EGK rendelet (1991. február 4.) a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról, 2. cikk a) pont.

⁸ A 261/2004/EK rendelet (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályairól hivatalos magyar nyelvű fordítása felváltva, egymás szinonimájaként használja a kártalanítás és a kártérítés jogi fogalmait. A két fogalom a magyar jogi terminológiában nem feleltethető meg egymásnak. Mivel a rendeletben szabályozott jogintézmény a kártérítés, ezért a továbbiakban a kártérítés terminológiáját használjuk a tanulmányban.

pítéséről a beszállás megtagadásán túl már rendelkezik a járatok késése és törlése esetén követendő szabályokról, vagyis a három kiemelt jelentőségű kárszituációban a légiutasokat megillető jogokról. Az utasoknak biztosított jogokon túl fontos újítása a rendeletnek, hogy nem tesz különbséget a menetrend szerinti és a charter járatok utasai között. Hatálya kiterjed a Közösségen belüli járatokra, továbbá harmadik országból induló és a Közösség területére érkező járatokra, ha utóbbit közösségi légitfuvarozó üzemelteti, azonban egyik esetben sem kizárólag az EU polgáira terjed ki védelme.

Egy járat késése vagy törlése, illetőleg a beszállás megtagadása komoly gondokat okozhat az utasoknak. Nehezebbé teszi a helyzetet az a tény is, hogy ezekről az információkról általában az utasok nem értesülnek előre, csak a repülőtéren a beszállásra várva szembesülnek a problémával. Éppen ezért tartja az Európai Unió is indokoltnak védelmüket, mivel kiszolgáltatott helyzetbe kerülve kell órákat, esetleg napokat a reptéren tölteniük. Nemegyszer utazásuk valamelyik közbenső állomásán rekednek rövidebb-hosszabb időre vagy fontos üzleti tárgyalásukat késik le, melynek következtében káruk keletkezik. A járat törlése és – az Európai Unió Bíróságának a Sturgeon⁹ és Nelson¹⁰ ügyekben hozott határozatában megjelenő jogértelmezésének köszönhetően – 3 órát meghaladó késése esetén az utasokat megilleti a szükséges és elégséges ellátáshoz való jog, a repülőjegy átfoglalásához való jog, a segítségnyújtáshoz való jog, ingyenes telefonhívásokhoz való jog, szükség esetén éjszakai szálláshoz, valamint kártérítéshez való jog. A rendelet az indulási repülőtér és a célállomás közötti távolság alapján¹¹ fix 250, 400 és 600 euró kártérítés megfizetésére kötelezi a légitársaságokat. Mentésülés a felelősség alól kizárólag a rendeletben szabályozott hat esetkör¹² bekövetkezése esetén lehetséges. A felsorolt körülmények rendkívüli eseménynek minősülnek, amelyek a légitársaságok ellenőrzési és tevékenységi körén kívül esnek. A légitársaságok felelősségének ilyen szigorú szabályozása azonban kizárólag az európai szabályozás sajátossága.

III. Az amerikai Szövetségi Légiközlekedési Törvény

Az Amerikai Egyesült Államokban a légiközlekedés kialakulásának kezdetétől a törvényhozók – felismerve a repülésben rejlő veszélyeket – kiemelt figyelmet szenteltek az ágazatnak, megfelelő biztonsági és működési szabályok, törvények¹³ lefektetése mellett szabályozták és irányították a légiközlekedési szektort, gondosan ügyelve azonban arra,

⁹ C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyek.

¹⁰ 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.

¹¹ A rendelet 7. cikke alapján a kártérítés összege 250 EUR minden 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőútra, 400 EUR az 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra és minden egyéb, 1.500 és 3.500 kilométer közötti repülőútra, az előbbi két kategóriába nem tartozó útra pedig 600 EUR.

¹² A rendelet sajátosan csak a preambulumban szabályozza a mentésülés eseteit, azonban az Európai Unió Bírósága ezt a rendelet részének tekinti, és kizárólag az ezekre vonatkozó hivatkozást fogadja el. Ez a hat rendkívüli körülmény a következő: politikai instabilitás, az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok, az üzemeltető légitfuvarozó működését befolyásoló sztrájkok és légiforgalmi irányítási döntés.

¹³ Néhány példa erre: Air Commerce Act of 1926, Civil Aeronautics Act of 1938, Federal Airport Act of 1946, International Aviation Facilities Act of 1948, Airways Modernization Act of 1957, stb.

hogy a túlszabályozott rendszer ne álljon a fejlesztések útjába. Emiatt és a túlzottan kautikus szabályozás elkerülése érdekében szövetségi hatáskörbe vonták az ágazat szabályozását. Ez a tétel az Alkotmány alapján azzal járt, hogy a szövetségi jog elsőbbsége miatt a tagállamok már nem szabályozhatták maguk a területet.¹⁴

A szabályok betartása érdekében több állami szervet¹⁵ is létrehozta, feladatuk sokszínű volt. Az elsősorban az utasok biztonságára koncentráló szabályok a légitársaságok számára technikai előírásokat tartalmaztak, amelyek betartását, valamint a fejlesztés irányait ellenőrizték az ágazat felügyeletét ellátó szervezetek.

Azonban mindezen intézkedések ellenére az '50-es években három nagy légiközlekedési baleset is történt utasok százának életét követelve. Ez vezetett el végül a Szövetségi Légiközlekedési Törvény (*Federal Aviation Act of 1958*, FAA) 1958. augusztus 23-ai elfogadásához, ami mérföldkönek számított az USA-ban. A jogszabály alapvető célja egy független Szövetségi Légiközlekedési Bizottság (*Federal Aviation Agency*, FAA) felállítását volt. A bizottság felhatalmazást nyert arra, hogy

- kialakítsa, fenntartsa és működtesse a légi navigációs létesítményeket, valamint hogy biztosítsa ezen létesítményekben a kutatás és fejlesztés növekedését,
- kialakítsa és működtesse a légi közlekedés ellenőrzésére és irányítására hivatott közös rendszert, annak érdekében, hogy biztonságosan és hatékonyan használják a légtérrel mind a polgári, mind a katonai repülésben,
- kihirdesse, alkalmazza és kikényszerítse a biztonsági szabályok és előírások betartását a repülőgépek gyártóival és üzemeltetőivel szemben, és
- biztosítson elmozdulási lehetőséget, támogatást és fejlesztést a polgári repülés szektorának Amerika területén és azon kívül is.

A törvény hatályon kívül helyezett több korábbi jogszabályt¹⁶, ugyanakkor fenntartotta a Polgári Légügyi Testületet (*Civil Aeronautics Board*) – hatáskörének módosítása mellett – annak érdekében, hogy a légiközlekedés gazdasági helyzetét szabályozza és kivizsgálja a légügyi baleseteket. A Szövetségi Légiközlekedési Bizottság a továbbiakban is részt vett ugyan a balesetek kivizsgálásában, azonban csak azért, hogy közvetlenül észlelni tudja új biztonsági előírások vagy a meglévők megváltoztatása iránti igényt.¹⁷

Ezt követően 1978-ban fogadtak el egy mai napig fontos jogszabályt, az *Airline Deregulation Act*-et (ADA), amely kimondta, hogy a tagállamok nem hozhatnak olyan törvényt, amely a légitársaságok árazásához, útválasztásához vagy szolgáltatásaihoz kapcsolódna. Az ADA után egészen a XX. század végéig, XXI. század elejéig nem történt a területet érintő jelentős változás.

¹⁴ DINU, MADELINE C.: *State Aviation Officials – Some of Their Duties, Responsibilities, and Activities*. Journal of Air Law and Commerce, 1947. 309–317.pp.

¹⁵ Aeronautic Branch, ami 1934-től Bureau of Air Commerce; Civil Aeronautics Authority; Civil Aeronautics Board; Airways Modernization Board.

¹⁶ Így az 1926-os Légi Kereskedelmi Törvényt (*Air Commerce Act of 1926*) és az 1938-as Polgári Légügyi Törvényt (*Civil Aeronautics Act of 1938*).

¹⁷ MORRIS, Sherman O.: *The Federal Aviation Act of 1958*. University of Kansas City Law Review, 28. 1959–1960. 35–41. pp.

IV. Utasjogok megjelenése az USA-ban

2001. szeptember 11-ét követően jelentős változás állott be a kialakult és működő rendszer és az utasok kapcsolatában. A 2001. szeptemberi eseményeket követően nagymértékben visszaesett a légiforgalom az USA egész területén. A visszaesés után pár évvel, az utasforgalom újra visszaállt a korábbi szintre, majd meg is haladta azt, ami azzal járt, hogy az utasoknak egy új típusú problémával kellett szembenéznie.¹⁸ A repterek forgalmának növekedése azzal járt, hogy a repterek elérték vagy megközelítették kapacitásuk felső határát. A légitársaságok a kiélezett versenyben pedig arra törekedtek, hogy árbevételüket növeljék. Kialakítottak mindezek következtében egy olyan gyakorlatot, hogy ha bizonyos okokból – legyen az műszaki vagy időjárási viszonyok miatt bekövetkező – a repülőgép késést szenved, az utasok a repülőgép fedélzetén, a kifutópályán maradnak, mindaddig míg a gép nem képes felszállni. Ez akár azt is jelenthette adott esetben, hogy 6-10 órát töltöttek az utasok a repülőgép fedélzetén ülve a kifutópályán anélkül, hogy folyadékot vagy ellátást kaptak volna. Többször előfordult az is, hogy a gép szellőztető berendezése és illemhelye sem működött ez idő alatt. Ekkor és ennek következtében jelent meg az igény bizonyos minimális utasjogok biztosítása iránt. Látunk kell azt, hogy Európában ebben az időszakban már túl voltunk a légiutasok jogait először szabályozó rendeleten¹⁹, és 2004-ben már el is fogadták annak fejlettebb²⁰, az utasokat még inkább védelemben részesítő változatát. Az utasok segítségére a sajtó sietett, aki megszéllőztette a légitársaságok túlkapasait, felhívva a jogalkotó szövetségi és tagállami kormányok, politikusok és a fogyasztóvédő szervezetek figyelmét a problémára, a szolgáltatások színvonalára.

IV. 1. New York Passenger Bill of Rights

New York állam, más államokkal együtt el kívánt fogadni egy törvényt, amely az utasokat védi a légitársaságokkal és azok gyakorlatával szemben, mivel az utasok a hosszú késések és járatatlanságok esetén nem kaptak ellentételezést. Még az is több alkalommal előfordult, hogy a gép késése esetén csak a reptereken vagy a gépek belsejében történő, órákig tartó várakozás után törölte járatát a légitársaság.

Azonban a jogszabálytervezet elfogadását követően, hatályba lépése előtt a *U.S. Court of Appeals* ítéletében²¹ mondta ki, hogy New York állam nem alkothat ilyen tartalmú jogszabályt, arra csak a szövetségi kormány (*federal government*) képes. A döntés a légitársaságoknak és a lobbysoportjuknak, az *Air Transport Association of*

¹⁸ DEMAY, JONATHAN E.: *Recent Developments in Aviation Law*. Journal of Air Law and Commerce, 73. 2008. 131–319. pp., 317.p.

¹⁹ 295/91/EGK rendelet (1991. február 4.) a menetrendszerű légitársaságok közötti közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról.

²⁰ Az Európai Parlament és Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről.

²¹ N.Y. Gen. Bus. Law § 251-g., 4 Av.L.Rep.(CCH) 75,519.

America megnyugvást hozott, míg az utasokat védő aktivistákat és legalább 9 állam törvényhozóit felmérgešítette.²²

A döntés alapjául és kiindulópontjául az alábbi ügy szolgált. A John F. Kennedy nemzetközi reptéren 2007. február 14-én, Valentin napon a JetBlue Airways majdnem 10 órán keresztül hagyta több ezer utasát a jégviharban a kifutópályákon álló repülőgépeken várakozni a rossz idő elmúlására és a felszállásra. Az utasok nem kaptak információt sem a pilótáktól, sem a légiutas-kísérőktől a külső körülményekről. Mindemellett néhány gép személyzete azt is megtagadta az utasoktól, hogy ételt vagy italt szolgáljon fel a fedélzeten ragadtaknak,²³ amin az a tény sem változtatott, ha valamelyik utas cukorbetegségben szenvedett.²⁴

A sajtó megszéllőztette az esetet, amelynek hatására New York állam törvényhozása, két szenátor támogatása mellett, egy javaslatot fogadott el. A javaslat szerint amikor az utasok felszállnak a repülőgép fedélzetére, és amely időtől számítva a repülőgép késése a felszállásig eléri a 3 óra hosszát, a légitársaságnak a következőket kell biztosítania szükség szerint az utasoknak:

- elektromos áramot annak érdekében, hogy működjön a légbefűvő rendszer és a világítás,
- működő és használható fedélzeti mosdókat kell üzemeltetnie,
- megfelelő ételmeit és innivalót, illetve egyéb frissítőket kell felszolgáltatnia.

A törvényjavaslat azt is megkövetelte volna, hogy a légitársaságok tiszta és látható elérhetőségi információkat közöljenek az utasokkal, ahol meg tudják tenni panaszukat, és ahol a törvényjavaslat által biztosított jogokra is felhívja a légitársaság az utasok figyelmét. Ezen túl a légitársaságoknak arról is tájékoztatnia kellene utasaikat, hogy New York állam törvényhozása létrehozta a Légitársaságok Fogyasztói Tanácsadó Irodáját. Az iroda hatásköre kiterjedne arra, hogy a panaszokat az ügyészhez továbbítsa, aki utasonként 1.000 dollárra bírságozhatná a légitársaságokat a fogyasztóknak nyújtott szolgáltatás elégtelen volta miatt.²⁵

A jogszabály 2008. január 1-jén lépett volna hatályba, de az *Air Transport Association of America* megelőző intézkedésként megállapításra irányuló keresetet nyújtott be a *US District Court of the Northern District of New York* előtt kérve annak kimondását, hogy New York államnak nincs hatásköre egy ilyen törvény elfogadásához. Az egyesület azzal érvelt, hogy a légitársaságokról szóló 1978-as törvény (ADA) már korábban szabályozta a kérdést, és így az elfogadott 2007-es jogszabály az USA alkotmányában rögzített, önszabályozó kereskedelem és szövetségi jog elsőbbsége elveit sértené.

A kerületi bíróság elutasította a keresetet. Az ADA ugyanis kimondta, hogy a tagállamok nem hozhatnak olyan törvényt, amely a légitársaságok árazásához, útválasztásához vagy szolgáltatásaihoz kapcsolódna. A per során értelmezési problémát vetett fel annak megállapítása, hogy mit értünk szolgáltatás alatt, és az ilyen helyzetekben a légi-

²² MCCANN, THOMAS A.: *Consumer News – Second Circuit Shuts Down New York's Airline Passenger Bill of Rights*. Loyola Consumer Law Review, 2007–2008. 494–507.pp.

²³ H.R. 1303, 110th Cong. § 41782 (f) (2007).

²⁴ N.Y. Gen. Bus. Law § 251-g., 4 Av.L.Rep.(CCH) 75,519.

²⁵ NANKIN, KENNETH S.: *The Empire State's New Airline Passenger „Bill of Rights” – Gone in a New York Minute?* Aviation Law and Policy, 2004–2008. 19.111–19.120. p.

társaságok által biztosított ellátás beletartozik-e a szolgáltatás fogalmába, mivel az ADA nem definiálta a szolgáltatás szó jelentését. A kerületi bíróság érvelése szerint, a 2007-es törvény az utasok egészségügyi és közbiztonságát szolgálja, amely területek a szövetségi hatáskörök egyik legfontosabb területét adják.²⁶ A szolgáltatás kifejezés tartalmába tehát beletartozik a légitársaságok által ilyen helyzetekben nyújtott szolgáltatás, amit tagállami szinten ezért nem lehet szabályozni.

IV. 2. Passenger Bill of Rights

A Szenátus és a Képviselőház két törvénytervezetet is benyújtott az események hatására még 2007-ben. Mindkét javaslat alapja a *United States Code* 49. cikke volt, miszerint biztosítani kell a légiutasok számára, hogy a legalapvetőbb szolgáltatásokhoz hozzájussanak és ne legyenek arra kényszerítve, hogy aránytalan és emberi méltóságot sértő módon több órát töltsenek bezárva egy földön ragadt repülőgépbe.²⁷ A Szenátus javaslata alapján azokban a szituációkban, amikor a járat késik, a légitársaságoknak kötelező lenne ételt, vizet és megfelelő illemhely-használati lehetőséget biztosítaniuk.²⁸ Amennyiben pedig a késés a 3 óra hosszát meghaladja, úgy lehetőséget kell adni az utasoknak, hogy legalább 3 óránként egyszer elhagyhassák a jármű fedélzetét.²⁹ A szabály alól lennének azonban kivételek. Három óra késést követően sem kell az utasok leszállását a gépről megengedni és biztosítani, ha 30 percen belül várható a felszállás vagy ha az utasok leszállása a biztonságukat veszélyeztetné.³⁰

A Képviselőház javaslata ennél részletesebb volt. Megkövetelte volna ugyanis a légitársaságoktól, hogy speciális eljárási szabályokat dolgozzanak ki az utasok panaszainak kezelésére.³¹ Ezen túl mindenképpen kötelezővé tette volna a légitársaságnak, hogy lehetővé tegyék az utasok kiszállását 3 órát meghaladó késés esetén.³² A reptéren és a gép fedélzetén várakozó utasoknak az elérhető legrészletesebb tájékoztatást kellene kapniuk a kialakult helyzetről, a gép késéséről, törléséről vagy átszervezéséről.³³ A képviselőházi javaslat is kitért az utasok azon alapvető jogára, hogy élelmet, ivóvizet kapjanak, valamint megfelelő szellőztetést és mellékhelyiség használatot biztosítson a légitársaság és szükség esetén orvosi ellátásban is részesítse utasait.³⁴ Szintén törvényerőre emelte volna a Képviselőház a légitársaságokkal szembeni azon követelményt, hogy publikálják és frissítsék legalacsonyabb áraikat és tervezett közlekedési időpontjait, valamint minden szükséges erőfeszítést tegyenek meg annak érdekében, hogy az utasok elveszett poggyásza 24 órán belül visszakérüljön az utasokhoz.³⁵ A Képviselőház azt is kiemelte, hogy a Közlekedési Minisztériumnak (*Secretary of Transportation*) együtt

²⁶ Rowe v. N.H. Motor Transp. Ass'n, 128 S. Ct. 989 (2008).

²⁷ S.678, 110th Cong. (2007); H.R. 1303, 110th Cong. (2007).

²⁸ S. 678, 110th Cong. § 41781 (a) (1) (A)-(B) (2007).

²⁹ S. 678, 110th Cong. § 41781(a) (2) (A) (2007).

³⁰ S. 678, 110th Cong. § 41781 (a) (2) (B) (i)-(ii) (2007).

³¹ H.R. 1303, 110th Cong. § 41782 (a) (2007).

³² H.R. 1303, 110th Cong. § 41782 (c)(1) (2007).

³³ H.R. 1303, 110th Cong. § 41782 (b)(1) (2007).

³⁴ H.R. 1303, 110th Cong. § 41782 (c)(3) (2007)

³⁵ H.R. 1303, 110th Cong. § 41782 (e)(1) (2007).

kellene működnie a légiszállítókkal és ki kell dolgoznia egy olyan rendszert, ahol a hosszú késést szenvedett gép pilótája visszatérhet a kapukhoz és kiszállíthatja az utasokat anélkül, hogy elvesztené a felszállási sorban elfoglalt helyét,³⁶ valamint újra kellene tárgyalni a légitársaságok és légikikötők vészhelyzetben irányadó forgatókönyveit annak érdekében, hogy ilyenkor is hatékonyan koordinálják a repülőtereken ragadt repülőgépeket.³⁷

A két javaslat közül egyik sem került elfogadásra, viszont azok legfontosabb újításai a Közlekedési Minisztérium kötelező erejű rendelkezésének köszönhetően 2009 óta a gyakorlatban érvényesülnek. Ennek köszönhetően belföldi járatok késése esetén az utasok 3 óránál hosszabb ideig nem tarthatók a repülőgép fedélzetén, kivéve, ha biztonsági előírások vagy a repülőtéri műveletek akadályozása miatt a légiirányító nem engedi a pilótának a kapukhoz való visszatérést. A késés kezdetétől számított 2 órán belül a légitársaságoknak étellel és ivóvízzel kell ellátnia az utasokat, ezen túl a mellékhelyiségeket is üzemeltetniük kell, valamint a megfelelő orvosi ellátásról is gondoskodniuk kell szükség esetén.

IV. 3. A légitársaságok felelőssége

Miként az a jogszabályi háttér vizsgálatából kitűnik, az Amerikai Egyesült Államokban a nemzeti jog által nem olyan körülhatárolt a légitársaságok felelőssége a járatok késése, törlése és beszállás megtagadása előfordulásakor mint az Európai Unióban. Lényegében az utasok különböző jogalapokra hivatkozva tudják érvényesíteni a járatok késése, törlése vagy a beszállás megtagadása miatt keletkezett kárukat. A kártérítési kereset jogalapja lehet szerződésszegés, *tort* vagy akár egyidejűleg mindkettő.

Az angolszász *tort*oknak alapvetően két fajtáját különböztetjük meg, az *intentional* (szándékos) és a *negligent* (gondolatlan) *tort*okat. A *negligent tort*ok esetében jellemzően a *duty of care* követelményének megsértése során valamilyen káros eredménynek (vagyonai hátránynak vagy nem vagyonai sérelemnek) kell előállnia a gondosság követelményével szembe helyezkedő magatartás következményeként. Az *intentional tort*ok rögzített tényállások, amelyek nem eredményorientáltak, így akkor is felelősségre vonják a jogsértőt, ha a tényállást ugyan kimerítette, de a külvilágban is manifesztálódó hátrányt a sértett/károsult fél nem tud bizonyítani. A légifuvarozók felelősségével összefüggésben annak lehet nagy jelentősége késés, járatotrlés során, hogy amennyiben a szándékosság bizonyítható a légifuvarozó oldalán, úgy az *intentional infliction of emotional distress* elnevezésű *tort* megvalósulhat, így a kártérítési felelőssége is megáll a légitársaságnak. Ennek hiányában azonban csak akkor tartozik kártérítéssel a fuvarozó, ha az utas valamely hátrány elszenvedését bizonyítja.

Azonban nemcsak a szabályozásban vannak hiányosságok és bizonytalanságok, hanem a jogalkalmazásban is, ezért a bíróságok esetről esetre vizsgálják a légitársaságok és utasok közötti különböző jogviták körülményeit, amely relációban annak is nagy szerepe van, hogy belföldi vagy nemzetközi járatról van szó. Mivel – ahogyan korábban is említettük – a nemzetközi szabályokat a Montreali Egyezmény szabályozza, a tanulmány szempontjából a nemzeti szabályok vizsgálatára helyezzük a hangsúlyt.

³⁶ H.R. 1303, 110th Cong. § 41783 (a) (2007)

³⁷ H.R. 1303, 110th Cong. § 41783 (b)(1) (2007).

A nemzeti jog részletesen tárgyalja szövetségi szinten a légitársaságok számos kötelezettségét, amely kötelezettségek főként a biztonsági előírásokban öltenek testet. Ezen túl jelenleg csupán törvényjavaslatokat és egy közlekedési minisztériumi rendelkezést találunk az utasok jogairól, amely jogalkotási termékek azonban nem térnek ki a légitársaságok késésért és járatlórésért fennálló felelősségére. Szemben tehát az Európai Unióban kialakított rendszerrel, ahol a késésekért és törlésekért való felelőssége a légitársaságoknak objektív, itt közel nem beszélhetünk ilyen részletesen kimunkált rendszerről. A kérdés rengeteg bizonytalanságot vet fel a gyakorlatban, kezdve azzal, hogy megállapítható-e ilyen helyzetekben a légitársaságok felelőssége, és ha igen, akkor milyen mértékig terheli őket felelősség, illetve mi történik abban az esetben, ha az utasnak nyújtott jóvátétel összege a szállító általános szerződési feltételeiben korlátozva van.³⁸

A kártérítési keresetek ezen csoportjánál a legelső kérdés annak tisztázása, hogy mi a kártérítési kereset jogalapja, szerződésszegés vagy *tort*, esetleg más. A légitársaságok jogalapként a szerződésszegésért való felelősség mellett érvelnek, amely az utas és légitársaság viszonyát szabályozó általános szerződési feltételek alapján megítélhető ilyenkor az abban előre rögzített korlátozott összeghatárok között és elvetik a kereset érvényesítésének jogalapjánál a *tortok* alkalmazását. Ugyanakkor az utasok arra hivatkoznak, hogy az általános szerződési feltételek alapján rendelkezésükre álló eszközök, mint például a pénzvisszatérítés vagy a repülőjegy átfoglalása, túlzottan behatároltak és nem nyújtanak valamennyi szituációban megfelelő elégtételt, ezért a szerződésszegés mellett *tortokat* is alkalmazni kell és lehet. A légitársaságok az utasok érveivel szemben arra hivatkoznak, hogy még ha elfogadható lenne is a *tortokra* való hivatkozás járatkésés és -törlés bekövetkezésekor, a felelősség mértékére ekkor is alkalmazni kell az adott tagállam jogszabályai által előírt maximumot.³⁹

Az amerikai bíróságok gyakorlatára általában is igaz, különösen pedig ezeknél az ügyeknél, hogy szigorúan veszik az általunk is alkalmazott *pacta sunt servanda* alapelvet, az általános szerződési feltételek és a repülőjegy alapján jön létre a szerződés a légitársaság és utas között, így ezek alapján bírálják el a felek jogvitáját. Maga a Legfelső Bíróság is rámutatott arra, a szerződések önként elvállalt kötelezettséget teremtenek, ahol az egyik fél ajánlatát a másik szabad akaratából fogadja el.⁴⁰ A gyakorlatban tehát nyitva áll az utasok előtt a lehetőség az általános szerződési feltételek alapján a szerződésszegés jogkövetkezményeinek érvényesítésére, azonban a jogvita végeredménye esetről esetre különböző lesz és nagymértékben fog függni az ítélező bíró személyétől. A szövetségi szabályok kötelezően meghatározzák a légitársaságok számára, hogy milyen kérdésekre kell kitérniük az általános szerződési feltételeikben, így tájékoztatni kell az utasokat, hogy az általános szerződési feltétel és a repülőjegy a köztük létrejövő szerződés részét képezik, azonban a szövetségi jog megengedi a légitársaságoknak, hogy saját maguk határolhatják be szerződésszegésük esetén felelősségük maximális mértékét.

Vannak olyan bírók, akik a szerződésszegésért való kártérítésen kívül a *tortok* feltételeinek meglétét is megállapítják az előzővel párhuzamosan, ha például az utas fizikailag is megsérül a késés vagy járatlórés következtében. Egy ítélet alapján kijelenthető, hogy “meg-

³⁸ RAFFAELE, STEVEN: *Hurry up and Wait: Air Carrier Liability for Flight Delays*. SMU Air Law Symposium, New York, February 21–22, 2008. 2.p.

³⁹ Az USA jog alapján a *tort* ügyeknél tagállamonként eltérő a maximálisan megítélhető kártérítés összege.

⁴⁰ *American Airlines v. Wolens*, 513 U.S. 219., 228–29 (1995)

alapozott az a tétel, hogy egy egyszerű szerződészegés nem minősül egyben *tort*nak is, ha csak a szerződészegés mellett nem került a szerződéstől függetlenül fennálló jogi kötelezettség is megszegésre.⁴¹

Összegezve megállapítható, hogy az Egyesült Államok joga nagymértékben esettfüggő ezen a területen, és hogy alapvetően a bíróságok tiszteletben tartják azt az alaptételt, hogy a szerződés a felek között törvényerővel bír. Látnunk kell azonban azt is, hogy vannak olyan esetek, amikor a bíróságok mégis az általános szerződési feltételek alkalmazásán túl *tort* iránti igényt is megállapítanak, különösen ha a szerződésen kívüli kötelezettséget is megsért a légitársaság, vagy a késés mértéke és körülményei az utasok emberi méltóságát sértik.

A fenti érvek mellett az ADA is a légitársaságoknak kedvez, amikor kimondja elsőbbséget az adott területen más tagállami jogszabályokkal szemben. A *tortok* alkalmazása ugyanis tagállami jogszabályi alapon történik, és az ADA kimondja azt, hogy tagállamok jogalkotással nem befolyásolhatják a légitársaságok árait, útszervezését és szolgáltatásait. A szolgáltatások szó jelentését a Legfelső Bíróság tágan értelmezi, és a jegykezelésen, beszállításon és fedélzeti szolgáltatáson kívül a légitársaság üzletpolitikájának alakítása is beleérthető a fogalomba.

V. Utasvédelem kétféle felfogásban

Mindezek alapján megállapítható, hogy az utasjogok természete és megítélése nagymértékben különbözik az Amerikai Egyesült Államokban és az Európai Unióban. A szabályozási különbségek véleményünk szerint az utasokat megillető védelem eltérő felfogásában keresendők, különböznek a szabályozás mögött meghúzódó érdekek.

Míg az Európai Unió jogalkotási termékeiben erőteljesen megjelenik az utasok pénzügyi érdekeinek védelme, addig az USA-ban az utasok kizárólag egyénileg tudnak igényt érvényesíteni, amennyiben a szerződészegés következtében káruk keletkezik vagy személyiségi jogaikat megsérti a légitársaság a tanulmányban tárgyalt események során.

Ebből is látszik, hogy Amerikában az utasok személyiségi jogainak, emberi méltóságának védelmére helyeződik a hangsúly, míg az európai szabályozás egyik kezdeti kritikája épp az volt, hogy a szükségletek elnagyolva nyertek elismerést. A járatok késése vagy törlése esetén ugyanis a rendelet alapján a szükséges és elégséges ellátást kellett a légitársaságoknak biztosítani, ugyanakkor nem tudtuk, mit tekint a rendelet az ellátás tekintetében szükségesnek és azzal egyszerre elégségesnek is. Mindehhez azonban hozzá kell tennünk azt a kiegészítést, hogy az Európai Unióban – különösen az Európai Unió Bíróságának ítéleteiben – is egyre inkább visszaköszön egyfajta kompenzálás a késés és járat törlés következtében elszenvedett hátrányok kiegyenlítése érdekében.

A két rendszer egyik utolsó nagy különbségeként jelenik meg, hogy mi áll a szabályozás háttérében. Azt mondhatjuk, hogy az Európai Unióban a free businesszt az EU maga korlátozza, amikor a gazdaság egy ágazatát a hivatkozott rendeletben testet öltő és keményen kikényszerített kötelezettségekkel sújtja. Mindeközben az Amerikai Egyesült Államok az önszabályozó versenyt helyezi előtérbe – a biztonsági előírások szigorú betartása mellett –, ahol a természetes szelekció érvényesül, és az utasok légitársaságokkal kapcsolatos tapasztalatai döntenek arról, hogy melyik légitársaság képes talpon maradni a piacon.

⁴¹ Clark-Fitzpatrick, Inc. v. Long Island R.R., 70 N.Y. 2d 382, 389 (1987)

A gyakorlati tapasztalatok és véleményünk alapján még akkor is az Európai Unió által választott szabályozási mód a megfelelőbb a késés, járatörlés és beszállás visszautasítása eseteiben, ha a rendelet sok jogértelmezési kérdést vet fel, és bizonyos szabályainál túlzott terhet ró a légitársaságokra.

NIKOLETT ZOVÁNYI

PASSENGER RIGHTS IN THE EUROPEAN UNION AND THE USA

(Summary)

Aviation became a wildly accepted form of travel and transportation during the 20th century. State legislative bodies realized that operating aircrafts and conducting activities in the aviation business qualify as dangerous activities, so the aviation sector needed a set of safety and liability rules to guarantee safety to passengers. In 1929 a conference was held in Warsaw where participating states adopted an international convention about the unification of certain rules relating to international carriage by air. Over the years, more than 130 states ratified the convention. In 1999 the Montreal Convention revisited the Warsaw Convention rules and implied minor changes in its text. Although there are multiple legislative products in both the international and domestic level related to aviation, in the beginning of the 21st century a new approach came into the picture. This new phenomenon is the recognition of passenger rights, whether states should provide more powerful rights to passengers and protect their interests during the flight?

9/11 was a big turmoil in the aviation sector too, and air traffic decreased significantly as a consequence of the attacks. It took a couple years until finally everything got back to normal, and the intensity of air travel even superseded its past results. In the European Union more and more people prefer flights to train or car travel, and we may experience the same in the United States too. Aviation is one of the busiest and safest way to travel. Carriers compete to each other in order to convince millions of passengers to choose their services. In this heavy competition, passengers may suffer harm by carriers in the form of breaching the travel contract. Based on this assumption, the European Union's legislative bodies enacted new rules for events like cancellation, delay and overbooking. Carriers shall pay a fix amount of compensation unless they successfully prove defenses. In the meantime, passengers are kept on board the plan for hours waiting to take off in the U.S. and they get nothing in terms of services or compensation.

The essay focuses on these situations and the development of passenger rights comparing the two systems to prove the European Union places more emphasis on the protection of passengers' interest and operate a more passenger friendly service system than the federal government of the United States.