

**C-164/20. sz. ügy****Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2020. április 20.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Landesgericht Korneuburg (Ausztria)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2020. február 27.

**Fellebbező:**

Airhelp Limited

**Ellenérdekű fél:**

Austrian Airlines AG

---

**OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG****Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria)**

A fellebbviteli bíróságként eljáró Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) [omissis] az **Airhelp Limited**, Central Hong Kong, [omissis], felperes, és az **Austrian Airlines AG**, [omissis] Wien-Flughafen, [omissis], alperes, között **1200,- euró** [omissis] iránt, a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) 2019. október 21-i [omissis] ítélete ellen a felperes fellebbezése nyomán folyamatban lévő jogvitában a következő

**végzést**

hozta:

[1] Az EUMSZ 267. cikk alapján a következő kérdést terjeszti az Európai Unió Bírósága elé **előzetes döntéshozatal** céljából:

Úgy kell-e értelmezni a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó

kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5., 6. és 7. cikkét, hogy az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” kell tekinteni a már a még el nem indult repülőgép [eredeti 2. o.] fedélzetén tartózkodó utas repülőtéri orvos által megállapított megbetegedését és ebből eredő, repülésre való alkalmatlanságát, mire tekintettel a légi fuvarozó megtagadja az utas szállítását, és az utasnak ezért el kell hagynia a repülőgépet, a poggyászát pedig ki kell rakodni?

[2] Az eljárást az Európai Unió Bírósága előzetes döntésének beérkezéséig felfüggeszti.

## I n d o k o l á s

### I. Az alapeljárásról:

a) Az alábbi **tényállás** nem vitatott [omissis]:

R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* és H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperesnél az alábbi légi járatokon:

– OS 872 Teheránból (IKA) Bécsbe (VIE); a menetrend szerinti indulás időpontja 2018. január 9. 03.50; a menetrend szerinti érkezés időpontja 2018. január 9. 06.00;

– OS 451 Bécsből (VIE) Londonba (LHR); a menetrend szerinti indulás időpontja 2018. január 9. 06.40; a menetrend szerinti érkezés időpontja 2018. január 9. 08.15;

– AC 8283 Londonból (LHR) Halifaxba (YHZ); a menetrend szerinti indulás időpontja 2018. január 9. 11.10; a menetrend szerinti érkezés időpontja 2018. január 9. 14.00. [eredeti 3. o.]

Az OS 872 számú járat 53 percet késett, és ténylegesen csak 2018. január 9-én 04.30-kor indult Teheránból, és 06.53-kor érkezett Bécsbe. Teherán és Halifax között a repülőút több mint 3500 kilométer.

Az OS 872 számú járat késéséből 40 perc a következő eseményre vezethető vissza: a teheráni beszállás megkezdését követően és már a fedélzetén az alperes legénységének vezető beosztású tagja észlelte az egyik utas nyilvánvalóan rossz egészségi állapotát. Az alperes üzembentartási kézikönyve szerint nem szállíthatók olyan személyek, akiket egészségügyi panaszok miatt repülésre alkalmatlannak nyilvánítanak. E szabály alól kivételt képez, ha az utas orvosi dokumentummal rendelkezik, amely azonban a jelen esetben nem áll rendelkezésre. A legénység vezető beosztású tagja értesítette a repülőtéri orvost az utas állapotával kapcsolatos megítélésének felülvizsgálata céljából. Az orvos is repülésre alkalmatlannak vélte az utast, mire tekintettel az alperes megtagadta az utas szállítását. Az utasnak el kellett hagynia a repülőgépet, és a poggyászát is ki

kellett rakodni. Nem volt megállapítható, hogy konkrétan miben állt az egészségügyi panasz.

Az OS 872 számú járat még további 13 percet késett, aminek okai nem voltak megállapíthatók.

A bécsi repülőtéren az átszálláshoz minimálisan szükséges idő (*minimum connecting time*) 25 perc. Ha a járat csak 13 percet késett volna, és a további 40 perces késésre nem került volna sor, az utasok elérhették volna a csatlakozó járatot.

**b)** A **felperes** 1200,- euró kártalanítás és kamatainak megítélését kéri a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK **[eredeti 4. o.]** európai parlamenti és tanácsi rendelet 7. cikkével összefüggésben értelmezett 5. cikke alapján.

A felperes indokolásul – a fellebbezési eljárásban még releváns szempontból – kifejti, hogy R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* és H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* engedményezte számára követelését, ő pedig elfogadta ezt az engedményezést. Az OS 872 számú járat késett, R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* és H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* pedig ezért lekészte a csatlakozó járatot, és több mint három órás késéssel érte el a célállomást. Nem álltak fenn rendkívüli és különösen az időjáráshoz köthető körülmények vagy az említett rendelet szerinti egyéb kizáró okok.

**c)** Az **alperes** a kereset elutasítását kéri. Az alperes – a fellebbezési eljárásban releváns szempontból – kifejti, hogy egy négyéves gyermek (H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\*) nem tehet érvényes engedményezési nyilatkozatot. Az OS 872 számú Teherán–Bécs járat késését rendkívüli körülmények okozták, mert 2018. január 9-én az egyik utas megbetegedett, illetve elhunyt az OS 872 számú járaton, és a járat ezért 40 percet késett.

**d)** Az **elsőfokú bíróság** teljes egészében elutasította a kereseti kérelmet, és ezt lényegében azzal indokolta, hogy a legénység tagjainak megbetegedése vagy halála rendszerint nem jelent a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett megfelelő okot, mert ez a körülmény a légi fuvarozó kockázatának körébe tartozik. Az egyik utas megbetegedése vagy halála viszont más elbírálás alá esik, mégpedig függetlenül attól, hogy ez az esemény a releváns járaton **[eredeti 5. o.]** vagy az azt megelőző járaton következett-e be; ez a körülmény nem tartozik a légi fuvarozó kockázatának körébe, mivel e tekintetben csak egy, az élettel kapcsolatos általános kockázat valósul meg. Semmiképpen nem lehet arra számítani, és a légi közlekedés szokásos és elvárható lebonyolításának részét sem képezi, hogy az egyik utas olyan rossz egészségi állapotba kerül a tervezett indulás előtt, hogy nem tudja igénybe venni a járatot. Az alperes nem tudta volna elkerülni ezt a körülményt, és az a befolyásolási körén is kívül esett, mert az alperesnek nem volt ráhatása az utas egészségi állapotára.

Az alperestől nem követelhető meg annak pontosítása, hogy konkrétan milyen és mennyire súlyos megbetegedés állt fenn, mert adatvédelmi okokból az alperes nem gyűjthet és tárolhat az utasokra vonatkozó egészségügyi adatokat. Az egyik utas röviddel a tervezett indulás előtt bekövetkező megbetegedése rendkívüli körülmény. Az alperes ezt követően minden szükséges intézkedést megtett annak érdekében, hogy az utas elhagyja a fedélzetet, és kirakodják a poggyászát. E helyzetben nem voltak olyan észszerű intézkedések, amelyeket meg lehetett volna tenni a többi utas szállításának meggyorsítása érdekében. Egy pótgép rendelkezésre bocsátása, illetve egy másik járatra való átfoglalás még jelentősebb késéssel járt volna. Az alperes ezért minden tőle elvárható észszerű intézkedést megtett az utasok szállításának lehető legkisebb késéssel történő biztosítása érdekében. A további 13 perces késés nem állt okozati összefüggésben a csatlakozó járat lekésésével.

e) Ez ellen irányul a felperes **fellebbezése**. A felperes ebben lényegében azt fejt ki, hogy megítélése szerint az elsőfokú bíróság **[eredeti 6. o.]** jogi értékelése helytelen volt: a német Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) már többször megállapította, hogy a jogalkotó szerint nem minden elkerülhetetlen esemény minősül rendkívüli körülménynek, hanem csak azok, amelyek nem felelnek meg a dolgok szokásos alakulásának, tehát amelyek kirínak a légi közlekedés lebonyolításának szokásos és elvárható menetéből. Ezért az egyik utas halála vagy megbetegedése nem tekinthető rendkívüli körülménynek, mert az ilyen események nem ritkák a légi közlekedés mindennapjaiban. Különösen a – jelen ügybelihez hasonló – hosszú távon közlekedő járatok esetében az egyik utas megbetegedése ennek megfelelően valószínű, már csak azért is, mert az ilyen járatokon nagyobb az utaslétszám. Figyelembe kell venni, hogy ezért e körülmény esetére megfelelő eljárások vannak előírva. Az üzemeltetési kézikönyv tartalmazza a megbetegedett utasokkal való bánásmódra vonatkozó eljárást, amiből az következik, hogy az alperesnek számolnia kell az utasok megbetegedésével, és számolt is ezzel. Már csak ezért sem áll fenn a 261/2004/EK rendelet értelmében vett rendkívüli körülmény. Még ha a gyakoriság önmagában nem megfelelő ismérve is a rendkívüli körülmény fennállásának, a gyakoriság, valamint az a körülmény, hogy erre az esetre külön eljárások vannak előírva, mindenképpen arra utal, hogy e tekintetben szokásos légi közlekedési eseményről van szó. Az is lényeges továbbá, hogy a 40 perces késésből mennyi esik az utas kiszállítására és a poggyász kirakodására, és mennyi a tényleges orvosi ellátásra.

f) **Fellebbezési ellenkérelmében** az alperes a fellebbezés elutasítását kéri, az utas **[eredeti 7. o.]** megbetegedését rendkívüli körülménynek minősítő német bírósági határozatokra hivatkozik, és tartalmilag lényegében egyetért az elsőfokú bíróság megállapításaival.

g) A felperes kérelmeiről való döntéshozatalra a **fellebbviteli bíróságként** eljáró Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) rendelkezik hatáskörrel másod- és egyben végső fokon.

Mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* követeléseit illetően az engedményezés érvényességének kérdése tisztázott. Nem uniós jogi kérdés, hogy H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* követeléseit illetően is érvényes-e az engedményezés. Nemzeti eljárásjogi okokból és a fellebbviteli bíróság jogi megfontolásai alapján ezzel csak akkor kell foglalkozni, ha a Bíróság nemleges választ ad az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre. A döntés tehát – legalábbis R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\*-et illetően – a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt rendelkezés értelmezésétől függ.

## II. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről:

A fellebbviteli bíróságként eljáró Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) az eddigi uniós jogi ítélkezési gyakorlatot alkalmazva abból indul ki, hogy valamely esemény mindenképpen a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti „rendkívüli körülménynek” minősül, ha azt olyan esemény okozza, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik (C-549/07, C-402/07, C-432/07, C-12/11, C-257/14).

Ezenfelül számos, egymásnak ellentmondó osztrák és német bírósági határozat áll rendelkezésre abban a kérdésben, hogy a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül-e az egyik utas megbetegedése által [eredeti 8. o.] előidézett, sürgős egészségügyi ellátást igénylő helyzet. Már ebből is az következik, hogy az említett rendelkezés tartalma nem olyan nyilvánvaló, hogy *acte clair*ből lehetne kiindulni.

A fellebbviteli bíróság szerint nem kell tovább pontosítani, hogy a 40 perces késésből mennyi esik a tényleges orvosi ellátásra, és mennyi az utas kiszállására és a poggyász kirakodására, annál is inkább, mivel a kiszállás és a kirakodás az orvosi vizsgálat eredményének közvetlen és elkerülhetetlen következménye.

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság), huszonkettedik csoport

Korneuburg, 2020. február 27.

[omissis]