

Anonimizált változat

Fordítás

C-334/19 – 1

C-334/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. április 24.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Stuttgart (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. március 28.

Fellebbező:

Eurowings GmbH

Ellenérdekű felek:

GD

HE

IF

Landgericht Stuttgart

Végzés

A

1) GD, [omissis]

– felperes és ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban –

2) HE, [omissis]

– felperes és ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban –

3) IF, [omissis]

– felperes és ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban –

[omissis]

és

a **Eurowings GmbH** [omissis]

– alperes és fellebbező –

[omissis]

között a 261/2004/EK rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kártalanítás miatt **[eredeti 2. o.]** folyamatban lévő ügyben

a Landgericht Stuttgart (stuttgarti regionális bíróság, Németország) ötödik polgári tanácsa [omissis] a 2019. február 21-i tárgyalás alapján 2019. március 28-án a következő határozatot hozta:

1. A bíróság az eljárást felfüggeszti.
2. A bíróság az Európai Unió működéséről szóló szerződés 267. cikke alapján a következő kérdést terjeszti az Európai Unió Bírósága elé az uniós jog értelmezése 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, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet rendelkezéseit, különösen az 5. cikk (3) bekezdését, hogy a légi személyzet jelentős részének betegszabadság miatti spontán távolléte („vad sztrájk”) azon légifuvarozónál, amely repülőgép személyzettel együtt történő bérbeadásáról szóló szerződés („wet lease”, teljes bérlet) keretében a repülőgépet személyzettel együtt bérbe adja a rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett „üzemeltető légifuvarozó[nak]”, a légi járatért fennálló üzemeltetési felelősséget azonban nem viseli, azt eredményezi, hogy – [a 2018. április 17-i Krüsemann és társai ítéletnek, C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 és C-290/17–292/17, EU:C:2018:258] megfelelően – [omissis] az „üzemeltető légifuvarozó” sem hivatkozhat a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények[re]”? **[eredeti 3. o.]**

Indokolás:

I.

- 1 A felperesek fejenként 400 euró, összesen 1200 euró összegű – a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése [helyesen: 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 (a továbbiakban: az utasok jogairól szóló rendelet) és annak az Európai Unió Bírósága általi, a légi járatok jelentős késése esetére vonatkozó értelmezése szerinti – kártalanítást, annak kamatait és a pert megelőző eljáráshoz kapcsolódó ügyvédi költségek megtérítését kérik az alperestől.
- 2 A felperesek helyfoglalással rendelkeztek az alperesnél 2017. szeptember 12-re az EW 2695. számú, Rodoszról Stuttgartba tartó légi járatra, amelynek menetrend szerint ezen a napon (helyi idő szerint) 22 óra 35 perckor kellett volna megérkeznie Stuttgartba. A gép ténylegesen csak a következő napon 15 óra 36 perckor szállt le Stuttgartban. A Rodosz és Stuttgart közötti repülési távolság több mint 1500 kilométer és kevesebb mint 3500 kilométer. A légi járatot az Air Berlin gépeivel üzemeltették, amelyet az alperes személyzettel együtt „wet lease” (teljes bérlet) útján bérelt.
- 3 Az érkezési helyen bekövetkező több mint három órás késés alapján a felperesek a 2017. szeptember 18-i levelükkel felszólították az alperest a kártalanítás teljesítésére. Az alperes ezt a 2017. december 7-i levelével elutasította, mivel 2017. szeptember 12-én betegszabadság tömeges igénybevételére került sor az Air Berlin légi személyzeténél. Ennek alapján a felperesek képviselői a 2018. január 22-i levelükkel ismételten felszólították az alperest a kártalanítás teljesítésére. Az alperes ezt továbbra sem teljesítette.
- 4 A felek arról vitáznak, hogy az alperes az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett üzemeltető légifuvarozónak minősül-e, és rendelkezik-e ezáltal passzív legitimációval, hogy az alperes [eredeti 4. o.] hivatkozhat-e az általa állított, az Air Berlinnél tömegesen igénybe vett betegszabadság tekintetében az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett olyan rendkívüli körülményekre, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, és hogy a felpereseket megilleti-e a pert megelőző eljáráshoz kapcsolódó ügyvédi költségek megtérítéséhez való jog.
- 5 Az Amtsgericht Nürtingen (nürtingeni helyi bíróság, Németország) a 2018. július 19-i ítéletével [omissis] helyt adott a keresetnek azzal az indokolással, hogy az alperes mint üzemeltető légifuvarozó passzív legitimációval rendelkezik, az Air Berlin pilótáinak tömegesen igénybe vett – csak „vad sztrájkjal” magyarázható – betegszabadsága alapján nem hivatkozhat a kártalanításhoz való jogot kizáró rendkívüli körülményre, és a felperesek követelhetik a kért kamatokat, valamint a pert megelőző eljáráshoz kapcsolódó ügyvédi költségek megtérítését.
- 6 Az Amtsgericht (helyi bíróság) ítélete ellen az alperes – a felperesek által elutasítani kért – fellebbezést nyújtott be, és azt kéri, hogy a fellebbviteli bíróság

az Amtsgericht (helyi bíróság) ítéletének megváltoztatásával utasítsa el a keresetet, másodlagosan pedig azt, hogy a fellebbviteli bíróság függesse fel az eljárást, és „a felek között vitatott, [az utasok jogairól szóló rendelet] értelmezésére vonatkozó kérdést” az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 267. cikkének harmadik bekezdése alapján terjessze az Európai Unió Bírósága elé előzetes döntéshozatal céljából.

- 7 [az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés megfogalmazására vonatkozó javaslat] [omissis] **[eredeti 5. o.]**
- 8 [omissis]
- 9 E tekintetben az alperes arra hivatkozik, hogy nem minősül az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett üzemeltető légitársaságnak, és hogy – eltérően [a 2018. április 17-i Krüsemann és társai ítéletben, C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 és C-290/17–292/17, EU:C:2018:258] foglaltaktól – nem volt lehetősége elkerülni az Air Berlin pilótáinak távolmaradását.

II.

- 10 [omissis]
- 11 A fellebbezés ügyében való döntés az Európai Unió Bíróságának a rendelkező részben megfogalmazott, előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés megválaszolásával hozandó előzetes döntésétől függ:
- 12 Az eljáró bírósági tanács az Air Berlin légitársaság esetében, amelytől az alperes a repülőgépet bérelte személyzettel együtt „wet lease” útján, a légi személyzet jelentős részének betegszabadsága tekintetében – különösen a tagesschau.de az alperes által bemutatott 2017. szeptember 12-i cikkére [omissis] tekintettel, amely szerint a spontán igénybe vett betegszabadságok hátterét az Air Berlin eladásával kapcsolatos viták képezték – „egyeztetett akcióból” és ezzel – a [2018. április 17-i Krüsemann és társai ítélet (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 és C-290/17–292/17, EU:C:2018:258)] figyelembevételével – „vad sztrájkból” indul ki. Az alperes ebben az esetben sem hivatkozhat az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti „rendkívüli körülmények[re]”, mivel betudják neki – mint az üzemeltetési felelősséget **[eredeti 6. o.]** viselő üzemeltető légitársaságnak – ezt a „vad sztrájkot” a saját légi személyzetének „vad sztrájkjaként”? A fellebbezésnek ebben az esetben nem lenne esélye a sikerre.
- 13 Ezzel szemben sikerre vihetné a fellebbezést, ha abból kellene kiindulni, hogy az Air Berlin mint bérbeadó, illetve „wet-leasing”-be adó légi személyzeténél történt „vad sztrájk” – az alperes mint bérlő, illetve „wet-leasing”-be vevő általi uralhatóság vagy befolyásolhatóság hiányában – azt eredményezi, hogy az alperes hivatkozhatna az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fennállására.

- 14 E tekintetben az eljáró bírósági tanács arra hajlik, hogy az alperes, aki azon körülmény alapján, hogy a repülőgépet személyzettel együtt az Air Berlinton bérelte „wet lease” útján, arra a lehetőségre tekintettel, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke szerint kártalanítást kérő utasokkal szemben az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerint a jog kizárására hivatkozhat, sem jobb, sem rosszabb helyzetbe nem kerülhet, mintha a légi járatot maga üzemeltette volna, következésképpen a bérbeadó, illetve a „wet-leasing”-be adó légi személyzetének „vad sztrájkja” esetén nem hivatkozhat az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények[re]”. Ellenkező esetben ugyanis az üzemeltető légitársaság kötelezettsége attól függene, hogy a légitársaság saját légi járművet és személyzetet vagy – „wet-lease” útján – a bérbeadó légitársaság repülőgépét és személyzetét veszi-e igénybe. Valamely más eredmény ellentétes lenne az utasok jogairól szóló rendelet (7) és (1) preambulumbekkezdésével is.
- 15 [az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések alperes által javasolt megfogalmazásával kapcsolatos fejtegetések] [omissis]
- 16 [omissis] **[eredeti 7. o.]** [omissis]
- 17 [omissis]
[omissis]

MUNKADOKUMENTUM