

**C-792/19. sz. ügy**

**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem**

**A benyújtás napja:**

2019. október 28.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Landgericht Köln (Németország)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2019. október 15.

**Alperes és fellebbező:**

TUIfly GmbH

**Felperes és ellenérdekű fél:**

EUflight.de GmbH

---

[omissis]

**Landgericht Köln**

**Végzés**

A

TUIfly GmbH, [omissis] Langenhagen,

alperes és fellebbező,

[omissis]

és

az EUflight.de GmbH, [omissis] Hamburg,

felperes és ellenérdekű fél

közötti

jogvitájában

[omissis]

a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság, Németország) tizenegyedik polgári tanácsa

[omissis]

**az alábbiakról határozott:**

1. Az eljárást felfüggeszti. **[eredeti 2. o.]**
2. Az EUMSZ 267. cikk alapján az uniós jog értelmezésére vonatkozó következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

Sztrájk esetén akkor is a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmény okozza-e a járat törlését vagy jelentős késéssel érkezését, ha a sztrájk a jogvita tárgyát képező légi járatot közvetlenül nem érintette, és az menetrend szerint közlekedhetett volna, azonban amiatt, hogy a légi fuvarozó a menetrendet a sztrájjal összefüggésben átszervezi (a jelen ügyben: a légi járat üzemeltetésére szánt légi járművet a sztrájk következményeinek elhárítására használják), az törlésre kerül vagy késik?

Ha a légi fuvarozó az átszervezési intézkedés esetén is mentesülhet:

Fontos-e az, hogy az átszervezési intézkedésre már a sztrájk kezdete előtt sor került, amikor még nem volt előrelátható, hogy a sztrájk végül mely járatot érinti majd, vagy akkor is szóba jön a kimentés, ha a menetrendet csak a sztrájk alatt vagy a sztrájkot követően szervezték át, és már megállapítható volt, hogy a sztrájk a jogvita tárgyát képező légi járatot közvetlenül nem érintette?

**Indokolás:**

I.

- 1 A felperes 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 (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 199., 202. o.) alapján kártalanításhoz való engedményezett jogból eredően összesen 500 euró (kétszer 250 euró) összegű kártalanítás megfizetését követeli az alperestől.

A követelés alapját a következő tényállás képezi:

Az utasok 2017. október 11-ére foglaltak az alperes Kölnből Palma de Mallorcára közlekedő járatára. A kölni indulás tervezett [eredeti 3. o.] időpontja 2017. október 11. 18 óra 55 perc, a Palma de Mallorca-i érkezés tervezett időpontja 2017. október 11. 21 óra 20 perc volt. Köln és Palma de Mallorca távolsága 1308,21 km. A járat ugyanakkor nem menetrend szerint közlekedett, hanem az utasok csak 2017. október 12-én 3 óra 20 perckor érkeztek meg Palma de Mallorcára. Az említett késés a következő körülményekből adódott:

Az alperes már 2017. október 5-én és 6-án tudott róla, hogy 2017. október 9. (17 óra UTC) és 2017. október 11. (4 óra UTC) között a légi forgalmi szolgáltatást, a légi forgalmi biztonságot, a rádióforgalmat és a légiforgalmi irányítókat érintő általános sztrájk lesz Franciaországban.

A sztrájk az alperes számos járatát, többek között a Spanyolország (beleértve a Baleár-szigeteket), Marokkó és Portugália irányába vagy irányából közlekedő minden járatát érintette. 2017. október 10-én Las Palmasból, Teneriféről és Funchalból öt repülőgép nem tudott Németországba visszatérni, ezeket másnapra halasztották, és ezért nem álltak rendelkezésre a Németországból 2017. október 11-én induló forgalomra.

A jogvita tárgyát képező Köln-Palma de Mallorca járat, amely eredetileg D-ATUF repülőgéppel üzemelt volna, nem esett a sztrájk idejére. Az alperes ugyanakkor a sztrájk miatt jelentősen átszervezte a menetrendet, és ezzel összefüggésben a jogvita tárgyát képező járat üzemeltetésére szánt D-ATUF gépet a sztrájk miatt kieső forgalom bonyolítására és a menetrendtől a sztrájjal kapcsolatos eltérések orvoslására helyezte üzembe. Az alperes ennek következtében a jogvita tárgyát képező járatot egy másik géppel (D-ATYB) teljesítette, ami a fentebb említett késéshez vezetett.

Az utasok később a járat késéséből eredő jogaikat a felperesre engedményezték.

Az alperes a felperes kártalanítás fizetésére irányuló követelésével szemben azzal védekezik, hogy a jogvita tárgyát képező járat késését a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmények okozták.

- 2 Az Amtsgericht (helyi bíróság, Németország) a kereseti kérelemnek megfelelően arra kötelezte az alperest, hogy fizessen a felperesnek 500 eurót és annak az alapkamat öt százalékponttal növelt mértékével 2017. november 21-től számított kamatait. Azt az álláspontot képviselte, hogy a késést nem a franciaországi általános sztrájk, tehát nem rendkívüli körülmények okozták. A bekövetkezett késés szempontjából inkább [eredeti 4. o.] az alperes azon döntése volt meghatározó, hogy a járat üzemeltetésére szánt légi járművet a menetrendben a sztrájk következtében előállt hiányosságok ellensúlyozására használja. Az, hogy a kimentés ebben az esetben nem alkalmazandó, többek között az Európai Unió Bíróságának 2012. október 4-i ítéletéből (C-22/11, Finnair) is következik, amelynek tényállása hasonló a jelen ügy tényállásához. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) 2012. augusztus 21-i [omissis]

ítélete ezzel szemben eltérő tényállásra vonatkozik, mivel abban az ügyben a légitársaság már egy bejelentett sztrájkra készülve törölt egyes járatokat, jóllehet még nem volt biztos, hogy a sztrájk végül érintette-e volna a jogvita tárgyát képező járatot.

- 3 Az Amtsgericht (helyi bíróság) ítélete ellen az alperes az ítéletben lehetővé tett fellebbezéssel élt, és fenntartja kereseti ellenkérelmét. Arra hivatkozik, hogy a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) 2012. augusztus 21-i ítélete [omissis] a jelen ügy tényállására is alkalmazandó, a kimentés pedig nem ellentétes az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlatával.

## II.

A fellebbezés ügyében való döntéshez az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés Európai Unió Bírósága általi megválaszolása szükséges.

### 1.

A kérdés releváns:

Ha a jelen ügyben a jogvita tárgyát képező járatra nem alkalmazandók a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti, kimentést jelentő rendkívüli körülmények, akkor a fellebbezés eredménytelen, mert a felperest megilletik a kártalanításhoz való engedményezett jogok.

Ha azonban a sztrájk a jogvita tárgyát képező járattal kapcsolatban kimentést megalapozó rendkívüli körülménynek minősül, akkor a fellebbezés eredményes, mivel az alperes kellően konkrétan előadta, hogy a D-ATUF repülőgépet a sztrájk következményeinek enyhítésére helyezték üzembe.

### 2. [eredeti 5. o.]

Az, hogy a kérés a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmények okozták-e, a jogszabály – a jelen ügyben az „okozni” fogalom és az azzal összefüggő oksági kérdések – értelmezésével kapcsolatos kérdés, amely kétség esetén az Európai Unió Bíróságának hatáskörébe tartozik.

### 3.

Az eljáró bírósági tanács által eddig képviselt álláspont szerint a jelentős késéssel érkezést a jelen ügyben a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmény okozta.

a) A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) 2012. augusztus 21-i ítéletében [omissis] megállapította a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti kimentést, amikor a légitársaság egy sztrájkra készülve átszervezte a menetrendet és járatokat törölt. Ebben az összefüggésben a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) a következőket állapította meg:

*„Ha rendkívüli körülmények alapján attól kell tartani, hogy a pilóták egy jelentős része a közeljövőben nem fog a légitársaság rendelkezésére állni, akkor egy meghatározott járat törlése indokainak bemutatásával szemben nem támaszthatók magas követelmények; egy ilyen helyzetben a légitársaságnak az a feladata, hogy a működést minél előbb megfelelően újraszervezze. Ha a légitársaság az említett követelményeket betartva az elvárt mértékben kimeríti a rendelkezésére álló erőforrásokat, akkor egyetlen járat nem közlekedése főszabály szerint nem tekinthető önmagában azért elkerülhetőnek, mert az említett helyett egy másik járatot is törölhettek volna. Tekintettel arra az összetett döntési helyzetre, amelyben nagyszámú légitársaság és azok egymás közötti csatlakozásait kell figyelembe venni, a légitársaság számára sokkal inkább biztosítani kell a szükséges mozgásteret a célszerű intézkedések értékelése során. Nem kell tartani attól, hogy ez a fogyasztók jogait korlátozza, mivel nem utolsó sorban a légitársaság saját gazdasági érdeke is, hogy amennyire lehetséges, mérsékelje a sztrájk következményeit és az utasokat a sztrájjal összefüggésben érő korlátozásokat.” [eredeti 6. o.]*

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélezési gyakorlatára hivatkozva a Landgericht Frankfurt (frankfurti regionális bíróság, Németország) is elfogadta a kimentést egy, a sztrájk előtt bekövetkezett járat törlés esetében [omissis].

b) Az alsóbb bíróságok ítélezési gyakorlatában ugyanakkor az átszervezési intézkedések eseteiben részben elutasították a légitársaság kimentését, mivel a törlést, illetve a késést ezekben az esetekben már nem rendkívüli körülmény, hanem a vállalkozás döntése okozta [omissis]. Ennek körében rendszeresen hivatkoznak az Európai Unió Bíróságának 2012. október 4-i ítéletére (C-22/1, Finnair) [omissis]. Részben a 261/2004/EK rendelet (15) preambulumbekzdéséből is a rendkívüli körülmény és a jogvita tárgyát képező járat érintettsége közötti közvetlen okozatiság követelményét vezetik le [omissis].

Részben a jogirodalom is kifejezetten elutasítja a kimentést sztrájjal kapcsolatos átszervezési intézkedések esetén [omissis].

c) A Bíróság eddig nem határozott az előterjesztett kérdéstről. A kérdést legutóbb a C-95/17 (TUIfly) ügyben nyitva hagyta, mivel már a rendkívüli körülmény fennállását sem állapította meg. A hivatkozott eljárásban a főtanácsnok – ugyancsak az Európai Unió Bíróságának 2012. október 4-i (C-22/11, Finnair) ítéletére hivatkozva – az Európai Unió Bírósága előtt a mellett érvelt, hogy a rendkívüli körülmények nem terjednek ki a rendkívüli körülményekre tekintettel felállított új menetrendre (2018. április 12-i indítvány). [eredeti 7. o.]

d) Az eljáró bírósági tanács az eddigi ítélezési gyakorlatában a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) álláspontját követte, és az abban foglalt megállapításokat a jelen ügyre – amelyben a menetrend sztrájk



miatti átszervezése következtében egy járat a sztrájk vége után késett – is alkalmazhatónak tartja.

A 261/2004/EK rendelet 5. cikke (3) bekezdésének szövege alátámasztja az említett értelmezést, mivel az csak azt feltételezi, hogy a törlést (a jelen ügyben: a jelentős késéssel érkezést) rendkívüli körülmények „okozták”, ami magában foglalja a közvetett érintettséget, ami azáltal áll elő, hogy a kijelölt légi jármű a szükséges átszervezés miatt nem áll rendelkezésre. Az, hogy a rendkívüli körülménynek közvetlenül kell érintenie a járatot – tehát, ha sztrájk esetén a légi járatra beosztott személyzet vagy annak egy része a járat üzemeltetéséhez nem állítható szolgálatba –, nem vezethető le a szövegből [omissis].

Ebből a szempontból a 261/2004/EK rendelet (15) preambulumbekzdése is éppen az eljáró bírósági tanács álláspontja mellett, nem pedig az ellen szól. A hivatkozott rendelkezés alapján rendkívüli körülmények fennállásának kell tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon jelentős késedelmet, egyéjszakás késedelmet, illetve a légijármű egy vagy több járatának törlését okozza. Eszerint a hivatkozott rendelkezés alapján a későbbi járatokra gyakorolt hatások is ide sorolhatók [omissis], és ez olyan járatokra is igaz, amelyek esetében a rendkívüli körülmény a felmerülését követő napig terjedő késedelmet okoz. Igaz, hogy ebben a helyzetben a rendkívüli körülmény és a törlés/késés közötti összefüggés annyiban szorosabb, hogy ugyanarról a légi járműről van szó. Mindazonáltal egyértelmű, hogy a jogalkotó nem kívánta a kimentést a törölt/késő járat közvetlen érintettsége esetére korlátozni, és a rendkívüli körülmény egyidejű, vagy egy napon belüli hatását sem kívánta feltétellé tenni, hanem csak arról van szó, hogy a rendkívüli körülmény ténylegesen további hatást fejt ki. Mindenesetre nem vezethető le a (15) preambulumbekzdésből olyan jogalkotói szándék, hogy általában véve csak közvetlen okozatossági esetek tartozzanak a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése alá [omissis]. **[eredeti 8. o.]** A (15) preambulumbekzdés – pozitív rendelkezésként – inkább csak kimondja, hogy a légifuvarozó bizonyos esetben (légiforgalmi irányítási döntés) mentesül.

Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint a sztrájjal mint rendkívüli körülménnyel fennálló okozati összefüggést az sem szakítja meg, hogy a járat nem menetrend szerinti közlekedését a légifuvarozó vállalkozás döntése (is) okozta. Ha a sztrájjal összefüggésben több járat kiesik, abból szükségszerűen adódik az a gyakorlati igény, hogy az érintett utasokat más módon az úticéljukhoz szállítsák. A légifuvarozó ehhez kénytelen a rendelkezésre álló, illetve gyorsan elérhető légi járműveket és személyzetet igénybe venni, ami általában kizárja, hogy a rendes légi forgalom lebonyolítása mellett enyhítsék a sztrájk következményeit. A menetrend átszervezése tehát tényleges kényszer hatására történik, amelyre tekintettel méltányos ebben az esetben is megállapítani, hogy a törlést, illetve késéssel érkezést a sztrájk mint rendkívüli körülmény okozza.

Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint annak sincs döntő jelentősége, hogy a menetrend átszervezésére mely időpontban kerül sor. Igaz, utólagos átszervezés

esetén már biztosan megállapítható, hogy egy adott járatot a sztrájk érintett-e vagy sem. A gyakorlati kényszer, hogy a sztrájkra mint rendkívüli körülményre és a menetrendtől ennek nyomán bekövetkező eltérésekre átszervezési intézkedésekkel reagálni kell, mégis ugyanúgy fennáll. Az okozatosság szempontjából ezért az átszervezési intézkedés időpontja semmin nem változtat.

e) Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint az Európai Unió Bíróságának 2012. október 4-i ítéletéből (C-22/11, Finnair) nem vezethetők le az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megválaszolására vonatkozó kötelező előírások. Egyrészt a hivatkozott ítélet egy visszautasított beszállási esetre vonatkozott – itt azonban a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti kivételes tényállás eleve nem alkalmazandó. Ezért az Európai Unió Bíróságának sem kellett behatóan vizsgálnia a hivatkozott szabály hatályát. Másrészt a C-22/11. sz. ügy tényállásában a jogvita tárgyát képező járatot nem átszervezési intézkedés miatt törölték vagy közlekedett késve. A járat ténylegesen közlekedett, pusztán az történt, hogy – az akkori ügy felpereséhez [eredeti 9. o.], T. Lassooy-hoz hasonló – a járatra jegyet foglalt és a beszálláskor időben megjelent egyes utasokat nem engedtek beszállni, mert más személyeket ezen a járaton szállítottak el, miután az általuk foglalt járatot a barcelonai reptér személyzetének sztrájkja miatt törölni kellett.

f) A fenti b) pontban bemutatott, az utóbbi időben egyre gyakrabban képviselt, az Európai Unió Bíróságának 2012. október 4-i ítéletére (C-22/11, Finnair) hivatkozva átszervezési intézkedések esetén a kimentést kizáró, és láthatóan az Európai Unió Bíróságának főtanácsnoka által is támogatott álláspont alapján az eljáró bírósági tanács véleménye szerint az ügyet előzetes döntéshozatalra kell utalni.

[omissis]