

# Anonimizált változat

Fordítás

C-74/19 – 1

**C-74/19. sz. ügy**

**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem**

**A benyújtás napja:**

2019. január 31.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa – Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18 (Portugália)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2019. január 21.

**Felperes:**

LE

**Alperes:**

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

---

**Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa**

**Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18**

(lisszaboni kerületi bíróság – lisszaboni helyi polgári bíróság – 18. számú bíróság)

[omissis]

[omissis]

**KÖVETKEZTETÉS** [omissis]

I– Előzmények:

I.1. LE [omissis] keresetet indított [omissis] a TAP, S. A. ellen és azt kérte, hogy a bíróság az alperest 600 euró és az idézésétől számított kamatoknak megfelelő összeg megfizetésére kötelezze.

I.2. A felperes kérelmét azon tényre alapítja, miszerint repülőjegyet vásárolt a Fortalezából (Brazília) Oslóba tartó, az alperes által üzemeltetett légi járatra, a lisszaboni repülőtéren való átszállással. A légi járat késve érkezett Lisszabonba, ezért nem tudott felszállni az aznapi oslói járatra (2017. augusztus 22.) és meg kellett várnia a másnapi légi járatot, hogy Lisszabonból elindulhasson Oslo célállomásra. Ez azt jelentette, hogy több, mint három óras késéssel érkezett a végső célállomására, ami az alperest kártalanítás címén a kért összeg megfizetésére kötelezi a 261/2004/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján, amely minimális kártalanítást ír elő e célból (a jelen esetben 600 eurót, mivel 3500 kilométernél hosszabb, Közösségen kívüli légi járatról van szó).

I.3. Az alperes társaság ellenkérelmet nyújtott be, amelyben azzal érvel, hogy a célállomásra való késedelmes érkezés az érdekkörén kívül álló okon alapult. Állítása szerint a Fortaleza és Lisszabon közötti TP36 járatszámú légi járatot ugyanazzal a repülőgéppel üzemeltették, mint amelyet a Lisszabonból Fortalezaba tartó korábbi légi járatnál (2017. augusztus 21-i TP 35 járat) használtak, és az előbbi járaton az egyik utas [eredeti 1. o.] erőszakos magatartása miatt a repülőgéppel kitérőt kellett tenni Las Palmasba, hogy az utast kiszállítsák, ez okozta a késést a [felperes] Fortalezából Lisszabonba tartó légi járatára való beszállásnál, mivel ugyanaz a gép repült. Az alperes azt a következtetést vonja le, hogy a késés rendkívüli ok miatt, minden erőfeszítése ellenére következett be, amely ennél fogva nem róható fel neki és nem is követelhető a kért kártalanítás a 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelet (14) preambulumbekzdésére tekintettel.

I.4. A felperes válaszában vitatta az alperes ellenkérelmében hivatkozott tényeket és azzal érvelt, hogy e tények nem igazolják a végső célállomásra, Oslóba való késve érkezést, anélkül, hogy az alperes bizonyította volna, hogy a szóban forgó, majdnem 24 órás késést minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

[omissis]

\*

II. Az ügy irataiban az alábbi bizonyított tények szerepelnek:

1. A felperes a MWNBIX kódjelű foglalással repülőjegyet vásárolt az alperes által üzemeltetett TP36 és TP764 járatszámú légi járatokra, 2017. augusztus 21-ére a fortalezai repülőtérről (FOR) 23 óra 5 perckor történő indulással és a következő napon, 2017. augusztus 22-én (helyi idő szerint) 18 órakor oslói repülőtérre (OSL) való érkezéssel, a lisszaboni repülőtéren (LIS) történő átszállással.
2. A felperes kezelte a jegyét és felszállt a TP 36 légi járatra. [eredeti 2. o.]

3. A fent említett, 2017. augusztus 22-én teljesített TP36 légi járat, amelynek megközelítőleg 10 óra 15 perckor kellett volna megérkeznie Lisszabonba, csak 13 óra 33 perckor érkezett meg a célállomásra (a lisszaboni repülőtérre [LIS]), ami miatt a felperes nem tudott felszállni az Oslóba tartó TP764 számú légi járatra.
4. Ennek következtében a felperes kénytelen volt a 2017. augusztus 23-án 13 óra 10 perckor induló TP764 számú légi járatra felszállni végső célállomásának (oslói repülőtér [OSL]) elérése érdekében, így az eredetileg meghatározott időponthoz képest 24 óras késéssel érkezett meg.
5. A Fortalezából Lisszabonba tartó TP36 számú légi járatot ugyanazzal a repülőgéppel üzemeltették, mint a Lisszabonból Fortalezába tartó légi járatot.
6. A TP35 számú légi járat, amely 2017. augusztus 21-én Lisszabonból Fortalezába tartó járatot teljesítette, 16 óra 11 perckor szállt fel Lisszabonból, de 17 óra 25 perckor kitérőt kellett tennie Las Palmas-ba, hogy kiszállítsanak egy erőszakosan viselkedő utast, aki megharapott egy másik utast és több utast is megtámadott a személyzet azon tagjain kívül, akik próbálták őt nyugtatni. A parancsnok biztonsági okok miatt úgy határozott, hogy kitérnek Las Palmas repülőtere felé, hogy az említett utast kiszállítsák és a poggyászát kirakják, ami azt jelentette, hogy a légi járat végül 4 óra 18 perces késéssel érkezett meg Fortalezába.
7. A 6. pontban leírt tények okozták az azon légi járatra (TP36) történő beszállítás megkezdésének időbeli csúszását, amellyel a felperesnek Fortalezából Lisszabonba utaznia kellett, hiszen a repülőgép ugyanaz volt.
- 8– Figyelembe véve a Las Palmas-ra tett kitérést, az alperes arra következtetésre jutott, hogy még ha úgy is döntene, hogy új repülőgépet küld Lisszabonból Fortalezába a TP36 légi járat visszaújtjának biztosítására, az akkor sem érkezne meg a Fortalezába a menetrend szerinti beszállítás időpontjára, tekintettel a Lisszabonból való indulást megelőzően szükséges [eredeti 3. o.] előkészületekre, mind a repülőgépet, mind e kiegészítő járatokhoz szükséges személyzet megkeresését illetően.
9. Mivel [a felperes] késve érkezett a lisszaboni átszálláshoz, már nem tudott felszállni az Oslóba tartó TP764 számú légi járatra, és csak a következő napon tudott tovább indulni, mivel a TAP-nak csak napi egy járata van Oslóba.

\*

III. [omissis]

\*

IV. A jelen ügyben a 261/2004/EK rendelet rendelkezéseit kell alkalmazni.

IV. 1. A felperes az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlatára hivatkozik, amely szerint kártalanításra jogosító járatörlésnek kell tekinteni azon eseteket, amelyekben a járat több, mint három órát késik, kivéve, ha a késés elháríthatatlan külső okok miatt történik, amelyek felett az érintett légitársaságnak nincs tényleges befolyása, és amelyeket minden megfelelő intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni; következésképpen, a repülőgép műszaki hibája nem minősül ilyen jellegű körülménynek, kivéve, ha bizonyítást nyer, hogy szabotázs történt (lásd: a Bíróság 2009. november 19-i Sturgeon kontra Condor Flugdienst GmbH ítélete, **[eredeti 4. o.]** C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716). A 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjára is hivatkozik, amelyből az következik, hogy minden utasnak joga van ugyanezen rendelet 7. cikke szerinti, az alperes által történő kártalanításhoz. Véleménye szerint mivel a 261/2004/EK rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében vett, 3500 kilométernél hosszabb, Közösségen kívüli légi járatról van szó, az utas 600 euró összegű kártalanításra jogosult, amelyet részére az alperes légitársaságnak kell megfizetni.

IV.2. A [felperes] pedig a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekzdésére hivatkozik, mert szerinte a megállapított körülmény olyan rendkívüli körülménynek minősül, amely mentesíti őt bármilyen kártalanítás megfizetése alól.

IV.3. A 261/2004/EK rendelet ugyanis közös szabályokat állapít meg a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség tekintetében. A hivatkozott rendelet 6. cikke a jogi védelemben részesíthető, jelentős késés eseteit állapítja meg, amelyek akkor valósulnak meg, ha a késés meghaladja a három órát, amely akkor igazolható, ha a légitársaság által az eredetileg meghatározott érkezési időt követően legalább három órával később történik a célállomásra való érkezés. A 261/2004/EK rendelet 7. cikke állapítja meg a légi járatral érintett utasok számára a minimális kártalanításhoz való jogot, amely cikket a közösségi ítélkezési gyakorlat nem csak a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése esetén, hanem a jelentős járatkéséseknél is alkalmazhatónak tekint. Azon utasok számára állapítja meg a kártalanításhoz való jogot, akikkel a repülőútjuk során valamilyen váratlan esemény történik. **[eredeti 5. o.]**

IV.4. Azonban az említett rendelet (14) preambulumbekzdése értelmében:

„A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.”

IV.5. Mivel a jelen ügyben szerződéses felelősségről van szó (mert a felek légi szállítási szerződést kötöttek), a belső jogban a Código Civil (polgári törvénykönyv) 798. cikke releváns, amely előírja, hogy az adós, aki vétkesen megszegi kötelezettségét, felel a hitelezőnek ezzel okozott kárért. A polgári törvénykönyv 799. cikkének (1) bekezdése, amely előírja, hogy a kötelezettség hibás teljesítése vagy nemteljesítése esetén az adósnak kell bizonyítania, hogy ebben nem vétkes. Az általános jellegű nemzeti szabályok összeegyeztethetők a jelen ügyre alkalmazandó, fent idézett közösségi rendelet konkrétabb szabályaival, amennyiben mind a kétfajta szabályból az következik, hogy az alperes légi társaságnak vélelmezett vétkessége esetén bizonyítania kell, hogy a késés az akaratán kívül álló körülmények miatt következett be, e tekintetben nem vétkes és gondosan járt el, anélkül, hogy a szóban forgó késés, akár gondatlanság címén, vele szemben felróható lenne. Meg kell jegyezni, hogy a nemzeti felsőbbbíróságok ítélezési gyakorlatában a jelen ügy szempontjából csak egyetlen releváns ítélet található (a Tribunal [eredeti 6. o.] da Relação de Lisboa [liszaboni fellebbviteli bíróság, Portugália] 2017. november 23-i ítélete [omissis]), amely bár részletesen elemzi a légi járatok késése esetén alkalmazandó szabályozást, kifejezetten a légi társaság döntése alapján elvégzett repülőgép-karbantartás miatti késésre vonatkozik, amely indokkal a hivatkozott ítélet által idézett közösségi ítélezési gyakorlat már foglalkozott.

\*

## V. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat

V.1. A (fent kifejtett) bizonyított tények meghatározását, a felek álláspontjainak megállapítását és a fent említett közösségi jogszabály pontosítását követően, [e bíróság] előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjeszt a Bíróság elé a 261/2004/EK (14) preambulumbekkezdésének, valamint 5. és 7. cikkének értelmezésével kapcsolatban, mivel az előterjesztett kérdésekre adandó válasz szükséges a jelen jogvita elbírálásához (lásd: EUMSZ 267. cikk).

V.2. A fent kifejtett ténybeli háttér ugyanis precedens nélküli és a Bíróság vizsgált ítélezési gyakorlatában sem található rá válasz.

V.3. Ezenkívül a jelen eljárásában meghozandó jogerős határozat ellen a portugál eljárási jog értelmében nincs jogorvoslati lehetőség. [omissis] [eredeti 7. o.]

V.4. Következésképpen a jelen bíróság a fent említett európai rendelkezések értelmezését kéri, amelyeket a jelen jogvitára alkalmazandónak tekint, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjeszti elő:

- 1) Beletartozik-e a 261/2004/EK rendelet (14) preambulumbekkezdésében hivatkozott „rendkívüli körülmények” fogalmába az a körülmény, hogy valamely utas a repülőút során megharapja a többi utastársát és megtámadja a személyzet azon tagjait, akik próbálják őt megnyugtatni, ami a járat parancsnoka szerint indokoltá teszi, hogy a legközelebbi repülőtér felé kitérjenek, a szóban forgó utas kiszállítása és

poggyászának kirakása érdekében, ami a légi járat célállomásra való érkezését illetően késést eredményez?

- 2) Mentesheti-e a légi társaságot az ugyanazon repülőgép visszaútján a felszállást illetően történt késés miatti felelősség alól a visszautat közvetlenül megelőző odaút során felmerült „rendkívüli körülmény”?
- 3) A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt rendelkezés alkalmazásában a légi társaság (jelenleg alperes) megtett-e minden észszerű intézkedést a késés megakadályozására annak megvizsgálásával és megállapításával, hogy másik repülőgép küldésével sem kerülhette volna el a már nyilvánvaló késést, valamint az utas (jelenleg felperes) másnapi légi járatra történő átirányításával, tekintettel arra, hogy a társaság az utas végső célállomására naponta egy légi járatot üzemeltet? **[eredeti 8. o.]**

\*

[omissis]

\*

[omissis]

\*

Lisszabon, 2019. január 21. **[eredeti 9. o.]**