

C-127/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. március 5.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Lengyelország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. február 18.

Felperes:

D. Spółka Akcyjna

Alperes:

W. Zrt.

[omissis]

V É G Z É S

2020. február 18.

A Sąd Rejonowy w Gliwicach – VII Wydział Gospodarczy (gliwicei kerületi bíróság, 7. kereskedelmi kollégium, Lengyelország) [omissis]

[omissis]

a W. székhelyű D. Spółka Akcyjna felperes

és a B. székhelyű W. Zrt. (Magyarország) [közötti],

fizetés teljesítése tárgyában [folyamatban lévő jogvitában]

az ügy megvizsgálását követően a 2020. december 18-án Gliwicében tartott zárt ülésen

a következőképpen határozott:

előzetes döntéshozatal céljából a következő jogkérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

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 (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 5. cikkének (3) bekezdését, hogy a légi fuvarozónak, amelynek légi járműve madárral ütközött, az általa elvégzendő észszerű intézkedések keretében már a légi járatok rotációs rendszerben történő tervezésének szakaszában előre meg kell határoznia a megkövetelt biztonsági ellenőrzés elvégzéséhez elegendő időráhagyást?

Nemleges válasz esetén:

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 (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 5. cikkének (3) bekezdését, hogy a légi fuvarozónak, amelynek légi járműve madárral ütközött, az általa elvégzendő észszerű intézkedések keretében kötelessége a szolgálati beosztási jegyzéket vagy a személyzet beosztását oly módon kialakítani, hogy a személyzet a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárások [eredeti 2. o.] rögzítéséről szóló, 2012. október 5-i 965/2012/EU bizottsági rendelet (HL 2012. 296., 1. o.; helyesbítés: HL 2013. L 145., 37. o.) III. mellékletében meghatározott repülési és szolgálati időkorlátoktól és pihenőidő-előírásoktól függetlenül a megkövetelt biztonsági ellenőrzés elvégzését követően azonnal megkezdhesse a repülési szolgálatot?

[omissis]

[eredeti 3. o.] INDOKOLÁS

A JOGVITA TÁRGYA – RELEVÁNS TÉNYEK

1. A W. székhelyű D. Spółka Akcyjna felperes (korábban: W. székhelyű P. Spółka Akcyjna) keresetet nyújtott be, az alperestől, a B. székhelyű W. Zrt.-től (korábban: Budapest székhelyű Wizz Air Hungary Légitársasági Kft.) légi járat késedelmé miatti kártalanítás címén, követelés engedélyezésére vonatkozó szerződés útján az alperes légi fuvarozó által üzemeltetett W6 1752 légi járat utasától megszerzett, 250,00 euró összegű követelés törvényes késedelmi kamatokkal együtt történő megfizetésének érvényesítése iránt.

2. A nem vitatott ténymegállapításokból kiderül, hogy az eredeti jogosult, B. K. W-vel légi fuvarozási szerződést kötött, amelynek alapján a légi járat közlekedésére 2017. október 4-én a Turku-Gdańsk útvonalon került sor (járatszám: W6 1752, útvonal: TKU-GDN). A légi járat induláskor az indulás tervezett időpontjához (STD) képest több, mint 10 órát késett.
3. A késedelem eredeti oka a légi járat kiszolgálására kijelölt repülőgép (lajstromszám: HA-LXK) madárral való ütközése volt. E repülőgépet a légi fuvarozó járatok rotációs alapon történő üzemeltetéséhez használta. A madárral való ütközés a fentiekben már ismertetett W6 1752 számú légi járatot közvetlenül megelőző W6 1751 számú légi járat (útvonal: GDN-TKU) során történt. A légi fuvarozó által alkalmazott rotációs rendszer szerint a W6 1751 és a W6 1752 számú légi járat között a fordulóidő (TAT – turn-around time) 35 perc, ami megfelel a W6 1751 légi járat menetrend szerinti érkezésének időpontja (09:30 UTC) és menetrend szerinti indulásának időpontja (10:05 UTC) közötti időnek.
4. A légi jármű madárral való ütközése miatt szükségessé vált a gépet ért esetleges sérülések feltárására és annak ellenőrzésére irányuló biztonsági ellenőrzés (műszaki vizsgálat) elvégzése, hogy az ütközés ellenére a légi jármű műszaki állapota lehetővé teszi a következő repülést. A madárral való ütközés és a légi jármű ezzel kapcsolatos műszaki vizsgálata által okozott késedelem időtartama alatt a repülőszemélyzet számára letelt a megengedett repülési szolgálati idő. Az ügyeleti szolgálatba való visszatérésig 10 órás pihenőidőnek kell eltelnie. Ezen időszak arra az időre esett, amikor a légi jármű az elvégzett ellenőrzést követően műszakilag alkalmas volt a repülésre. A késéssel érintett légi járat teljesítésére a pihenőidő elteltét követően került csak sor.
5. Az alperes légi fuvarozó, vitatva felelősségének jogalapját, a számos felhozott érv mellett azt adta elő, hogy a légi járat késedelmét olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem tudott elkerülni. A felek közötti vita e tekintetben [eredeti 4. o.] annak megítélésére összpontosult, hogy az esetleges és észszerűen előrelátható eseményekre való felkészülés, valamint a légi jármű üzemben tartója szokásos működésének ezekhez való megfelelő igazítása olyan észszerű intézkedéseknek tekinthető-e, amelyeket a légi fuvarozónak a rendkívüli körülmények vagy azok következményeinek megelőzése érdekében meg kell hoznia.

A NEMZETI ÉS AZ UNIÓS JOG VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEI

6. 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 119., 202. o.):

5. cikk

Járat törlése

(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak [...]

c) joguk van az üzemeltető légitársaság általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha [...]

(3) Az üzemeltető légitársaság nem köteles kártalanítást fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyekkel minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

7. cikk

Kártalanításhoz való jog

(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártalanítást kapják:

a) 250 EUR-t minden 1 500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];

7. A polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 212., 1. o.)

32. cikk

Felhatalmazáson alapuló hatáskörök

[eredeti 5. o.] (1) A 2. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott légi járművek üzemben tartásával összefüggésben – a pilóta nélküli légi járműveket kivéve – a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 128. cikknek megfelelően a következőkre vonatkozó részletes szabályokat megállapító, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el:

a) a 30. cikk (1) bekezdésében említett üzemben tartók és a kötelékükbe tartozó hajózó személyzet tagjai által a repülési és szolgálati idő korlátai tekintetében betartandó feltételek, valamint a pihenőidő tekintetében a hajózó személyzet tagjaira vonatkozó előírások; [...]

8. A légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet

értelmében történő rögzítéséről szóló, 2012. október 5-i 965/2012/EU bizottsági rendelet (HL 2012. 296., 1. o.; helyesbítés: HL 2013. L 145., 37. o.)

ORO.FTL.100

Hatály

Ez az alrész azokat a követelményeket határozza meg, melyeket az üzemben tartónak és a személyzet tagjainak a személyzetre vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenési követelmények tekintetében teljesíteniük kell.

ORO.FTL.105

Fogalommeghatározások

E rész alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni: 1. [...]

11. „szolgálati időszak” az az időszak, amely akkor kezdődik, amikor a személyzet tagja az üzemben tartó által számára előírt szolgálatra jelentkezik vagy amikor azt megkezdi, és akkor fejeződik be, amikor a személyzet tagja minden feladat alól mentessé válik, ideértve a repülés utáni szolgálatot is;

12. „repülési szolgálati idő (FDP)” az az időszak, amikor a személyzet tagja a számára előírt szolgálatra jelentkezik, amely magában foglalhat egy szektort vagy szektorok sorozatát, és akkor ér véget, amikor a légi jármű végleg álló helyzetbe kerül és a hajtóműveket leállítják az utolsó olyan szektor végén, amelyen a személyzet tagja üzemeltetést végző személyzeti tagként teljesít szolgálatot; [...]

21. „pihenőidő” szolgálatot követő vagy megelőző folyamatos, megszakítatlan és meghatározott időszak, mely alatt a személyzet tagja mentesül minden szolgálat, készenlét és tartalék szolgálat alól; [...]

25. „készenlét” előre bejelentett és meghatározott időszak, amelynek során az üzemben tartó a személyzet egy tagjától megköveteli, hogy legyen elérhető egy járatra történő kijelölésre, áthelyezésre vagy más feladatra közbeeső pihenőidő nélkül;

ORO.FTL.110

[eredeti 6. o.] Az üzemben tartók kötelezettségei

Az üzemben tartó köteles: [...]

b) gondoskodni arról, hogy a repülési szolgálati időszakokat úgy tervezzék, hogy a személyzet tagjai kellőképpen kipihentek legyenek, és biztonsági szempontból minden körülmények között kielégítő színvonalon tudjanak dolgozni;

g) gondoskodni arról, hogy a pihenőidők elegendő időt biztosítsanak arra, hogy a személyzet tagjai az előző szolgálatokat követően regenerálódjanak és kipihentek legyenek a következő repülési szolgálati időszak kezdetére;

i) a járatokat úgy megtervezni, hogy teljesíthetők legyenek a megengedhető repülési szolgálati időn belül, figyelembe véve a repülés előtti feladatokhoz szükséges időt, a szektorban töltött időt és fordulási időt; [...]

JOGI AGGÁLYOK ÉS AZOK RELEVANCIÁJA A JOGVITA ELDÖNTÉSE SZEMPONTJÁBÓL

9. 2012. október 23-i ítéletével (C-581/10. és C-629/10. sz. egyesített ügyek; ECLI:EU:C:2012:657) az Európai Unió Bírósága értelmezte a 261/2004/EK rendelet 5., 6. és 7. cikkét, megállapítva, hogy a késedelemmel érintett légi járatok utasait megilleti a 7. cikk szerinti kártalanításhoz való jog, amennyiben ezen légi járatok miatt legalább háromórás idővesztés éri őket, azaz amennyiben a végső célállomásukat az eredeti, a légi fuvarozó menetrendje szerinti érkezési időponthoz képest három- vagy annál többórás késéssel érik el.
10. Az Európai Unió Bírósága az előzetes döntéshozatal iránti eljárásokban ezt követően hozott ítéleteiben megerősítette, hogy a légi fuvarozó mentesülhet a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a légi jármű műszaki hibája olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek (lásd például: az Európai Unió Bíróságának 2009. november 19-i ítélete, C-402/07 és C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716; 2008. december 22-i ítélete, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).
11. Az is tisztázásra került, hogy a közösségi jog rendelkezéseit úgy kell értelmezni, hogy a légi jármű madárral történő ütközéséből álló események, amelyek a repülőgépek műszaki vizsgálatát teszik szükségessé, és pedig függetlenül attól, hogy ténylegesen károkat okoztak-e az érintett légi járműben, a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti „rendkívüli körülmények” fogalmába tartoznak (az Európai Unió Bíróságának 2017. május 4-i ítélete, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342). **[eredeti 7. o.]**
12. Az utoljára hivatkozott ügyben az Európai Unió Bírósága elé előzetes döntéshozatal céljából számos kérdést előterjesztő nemzeti bíróság többek között arra az ítélkezési gyakorlatban gyakran felmerülő kételyre várt választ, hogy valamely légi fuvarozónak az általa elvégzendő észszerű intézkedések keretében már a légi járatok tervezésének szakaszában rotációs alapon előre meg kell-e határoznia a megkövetelt biztonsági ellenőrzések elvégzéséhez elegendő időráhagyást (az ítélet indokolásának 55. pontja). Tekintettel azonban az alapügy ténybeli körülményeinek összességére (a légi járat késését a légi járatok rotációs alapon történő tervezésén kívüli más tényezők is okozták) a felvetett probléma megoldása végül az ügy elbírálása szempontjából nem volt releváns, ami az

előterjesztett kérdést illetően a válaszadás megtagadását eredményezte (az ítélet indokolásának 56–57. pontja).

13. A fenti kérdés, amelynek kereteit az Európai Unió Bírósága elég pontosan megállapította (bár annak kötelező érvényű megválaszolása nélkül), valamint az ítélkezési gyakorlat azzal kapcsolatos kételyei az ítélkezési gyakorlatban ismételten felmerültek, ami megalapozta a végzés első pontjában említett kérdés előzetes döntéshozatal céljából történő előterjesztését.
14. A nemzeti bíróságnak kétségei merültek fel azzal kapcsolatban, hogy meddig terjed a közösségi jogalkotó által a légi fuvarozóval szemben megállapított azon kötelezettség, hogy a rendkívüli körülményekhez (a légi jármű madárral való ütközése) igazítsa azokat az eszközöket, amelyek e körülmények bekövetkezésének időpontjában megfelelnek a légi fuvarozó által műszakilag és gazdaságilag elviselhető feltételeknek. A lefolytatott eljárás tárgyát képező helyzetben ez arra vonatkozna, hogy a légi járatok rotációs alapon történő tervezésében megfelelő időráhagyást kell-e biztosítani, amely lehetővé tenné a légi jármű madárral való ütközést követő biztonsági ellenőrzésének elvégzését anélkül, hogy az utasoknak a légi jármű jelentős késésével kárt okoznának.
15. A nemzeti bíróság – megpróbálva az ismertetett kérdést tágabb összefüggésben vizsgálni, amit az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés is kifejez – ezért arra kéri az Európai Unió Bíróságát, hogy értelmezze az uniós jog fentiekben említett rendelkezéseit, valamint adjon választ arra, hogy a légi fuvarozónak mennyiben kell tevékenységének tervezése során figyelembe vennie a másodlagos, de előre látható és adott esetben kiszámítható eseményeket, tekintettel az előre nem látható, rendkívüli körülményekre, amelyeket nem lehetett elkerülni.
16. A Bíróság eddigi megnyilatkozásai, amelyek ugyan lehetővé teszik annak értékelésére vonatkozó általános szabályok rekonstrukcióját, hogy a légi fuvarozó képes-e a légi jármű késésének megelőzésére irányuló műszaki és gazdasági intézkedéseket meghozni (az Európai Unió Bíróságának 2011. május 12-i ítélete, [eredeti 8. o.] C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303; 2008. december 22-i ítélete, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771]), nem oszlatják el megfelelő módon az e téren felmerülő kétségeket.
17. Ezenfelül a jelen ügyben a nemzeti bíróságnak különösen a közösségi ítélkezési gyakorlatban (azonban részletesebb megtárgyalás nélkül) kiemelt, a légi fuvarozóra előírt azon követelménnyel kapcsolatban merülnek fel kétségei, hogy a rendelkezésére álló valamennyi személyi erőforrást vegye igénybe – kivéve az adott időpontban a vállalkozásának kapacitásait tekintve elviselhetetlen áldozatok árán – annak elkerülése érdekében, hogy a bekövetkezett rendkívüli körülmények a járat jelentős késéséhez vezessenek. A felperes által az eljárásban képviselt megszorító értelmezés elfogadása alapján *a limine* el kellene vetni a légi fuvarozó azon lehetőségét, hogy a repülőszemélyzetnek a rendkívüli körülményekkel okozati összefüggésben álló, a késés időtartamának meghosszabbodását

eredményező pihenőidejére hivatkozzon. Ez esetben megalapozott lenne az a megállapítás, hogy mivel a szolgálati idő és a repülési szolgálati idő megengedett felső határát általános jogi rendelkezések írják elő, és a légitársaság köteles azokat a szolgálati beosztási jegyzék elkészítése során tiszteletben tartani, az üzemeltetett légi járatok bármelyikének esetleges késése esetére személyi tartalékot is biztosítani kell, mivel maga a légi járat késése – függetlenül annak okától – a légiközlekedési tevékenység tervezése és szervezése során előre látható. E tényező figyelmen kívül hagyásának kockázata ez esetben a légi fuvarozót terhelné. Úgy tűnik azonban, hogy jogilag továbbra is elfogadható az alperes által képviselt azon eltérő jogi álláspont is, amely szerint a légi fuvarozó mentesül egy tartalék repülőszemélyzet készenlétben tartásának kötelezettsége alól. Ellenkező esetben a légi fuvarozóval szemben előírt kötelezettségek annak szükségességéhez közelítenének, hogy a légi fuvarozónak valamennyi olyan repülőtéren, amelyen légi járatokat üzemeltet, egy további személyzetet kellene készenlétben tartania, amely képes a késéssel érintett légi járatok személyzetének tevékenységét átvenni, ami adott esetben így is elégtelen eszköznek bizonyulhat, ha egy helyen azonos időpontban több, rendkívüli körülmények miatti késéssel érintett légi járat torlódna fel.

18. Fontos megjegyezni, hogy a két előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéssel kapcsolatos, fentiekben ismertetett kételyeket a nemzeti bíróságok ítélezési gyakorlata nem egységesen bírálja el. A nemzeti bíróságok – ugyanazon bíróságon, akár egy kollégiumon belül is – hasonló tényállások esetében egymást kizáró jogi értékeléseket adnak, ténybeli és jogi szempontból hasonló ügyeket eltérő módon bírálva el [omissis] [hivatkozás a lengyel bíróságok határozataira]. [eredeti 9. o.]
19. Az eddig megfogalmazott kétségek, valamint az ítélezési gyakorlat azokkal kapcsolatos eltérései rámutatnak annak szükségességére, hogy az Európai Unió Bírósága a jogrend biztonságának és az uniós jog egyes uniós tagállamok nemzeti bíróságai általi egységes alkalmazásának biztosítása érdekében értelmezze az uniós jogot.

[omissis]