

C-336/21. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2021. május 27.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Korneuburg (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2021. május 4.

Fellebbező fél:

L

Ellenérdekű felek:

F

BW

SW

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria)

[omissis]

A másodfokú bíróságként eljáró Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) [omissis] az [1] (21 C 51/20p) F***** GmbH, [2] (21 C 71/20d) B***** W*****, [3] (21 C 72/20a) S***** W***** [omissis] [omissis] felperesek L***** GmbH alperes [omissis] [omissis] elleni egyesített ügyeiben az alperes által a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) 2020. április 29-i 21 C 51/20p-11 [omissis] ítélete ellen benyújtott fellebbezés tárgyában a következő

végzést

hozta:

[I] A bíróság az **EUMSZ 267.** cikk alapján **előzetes döntéshozatal** céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

[1] 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 **[eredeti 2. o.]** 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: a légi utasok jogairól szóló rendelet) 5. cikkének (3) bekezdését, hogy a légi fuvarozó nem köteles a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás nyújtására, **amennyiben az utasok végső célállomását 7 óra 41 perces késéssel éri el, mivel a járatot kettővel megelőző járat során a repülőgépben villámcsapás kárt okozott; a leszállást követően a légi fuvarozó által megbízott karbantartó vállalat igénybe vett technikus csupán kisebb, a repülőgép működőképességét nem érintő károsodásokat („some minor findings”) állapított meg; a járatot megelőző járatot közlekedtették; a járatot megelőző járat közlekedtetése előtt lefolytatott repülés előtti ellenőrzés (preflight check) során kiderült, hogy a repülőgép egyelőre nem használható tovább; és a légi fuvarozó ezért az eredetileg előírányzott, károsodást szenvedett repülőgép helyett helyettesítő repülőgépet alkalmazott, amely a járatot 7 óra 40 perces késéssel teljesítette?**

[2] Úgy kell-e értelmezni a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, **hogy a légi fuvarozó által megteendő észszerű intézkedések közé tartozik az, hogy az utasoknak felajánljon egy másik járatra történő átfoglalást, amely járatral az utasok végső célállomásukat kevesebb késéssel érték volna el, noha a légi fuvarozó a járatot a már nem használható repülőgép helyett helyettesítő repülőgéppel teljesítette, amellyel az utasok végső célállomásukat nagyobb késéssel érték el?**

[II] [omissis] [Az eljárás felfüggesztése] **[eredeti 3. o.]**

Indokolás:

P***** S***** a másodrendű felperes és a harmadrendű felperes megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperes által üzemeltetett OE 100 járatra, 2019. október 21. 11 óra 30 perckori indulással Bécsből (VIE) és 2019. október 21. 13 óra 55 perckori érkezéssel Palma de Mallorcára (PMI).

Az alperes a légi járatot késéssel hajtotta végre, a tényleges indulási időpont 19 óra 10 perc, a tényleges érkezési időpont 21 óra 36 perc volt. A tervezett útvonal a gömbi főkörön mért távolság módszere szerinti számítás alapján nem haladta meg az 1500 kilométert. P***** S***** az alperessel szembeni, az említett esetből eredő jogait engedményezte az elsőrendű felperesre, aki elfogadta az engedményezést.

Az alperes állítása szerint az eredetileg e légi járatához előírányzott repülőgépet 2019. október 21-én a következő légi járatokhoz vették igénybe:

[1] OE 1318, indulás Bécsből (VIE) 07 óra 30 perckor, érkezés Bergamóba (BGY; Olaszország) 09 óra 00 perckor. A légi járatot menetrendszerűen végrehajtották.

[2] OE 1319, indulás Bergamóból (BGY) 09 óra 25 perckor, érkezés Bécsbe (VIE) 10 óra 55 perckor. A járat 2 óra 15 perces késéssel indult és 2 óra 40 perces késéssel érkezett meg.

A repülőgéppel ezenkívül a következő további légi járatokat kellett volna végrehajtani:

[3] OE 100, indulás Bécsből (VIE) 11 óra 30 perckor, érkezés Palma de Mallorcára (PMI) 13 óra 55 perckor, a szóban forgó légi járat. A járatot helyettesítő repülőgéppel hajtották végre, és az 7 óra 40 perces késéssel indult és 7 óra 41 perces késéssel érkezett meg.

[4] OE 105, az eljáró bíróság 22 R 258/20a. sz. eljárása és az Európai Unió Bírósága C-672/20. sz. eljárása tárgyát képező járat. A **[eredeti 4. o.]** légi járatot ugyanazzal a helyettesítő repülőgéppel hajtották végre, és az 8 óra 26 perces késéssel indult és 8 óra 19 perces késéssel érkezett meg.

Külön előterjesztett kereseteikben a **felperesek** mindegyike 250 euró megfizetését követelte az alperestől [omissis], és előadták, hogy nem állnak fenn rendkívüli körülmények. Vitatják, hogy a késést villámcsapás okozta volna. Nem vehető figyelembe az olyan körülmény, amely még a járatot közvetlenül megelőző járat előtt történt. Az alperes nem tett meg minden tőle észszerűen elvárható intézkedést a járat késésének elkerülése érdekében. Az alperesnek helyettesítő repülőgépet és munkába állásra kész személyzetet kellett volna szerveznie és menetrend szerint az utasok rendelkezésére bocsátania. Az alperesnek nyilatkoznia kell arról, hogy miért nem volt lehetséges az utasok átfoglalása.

Az alperes nem vitatta a kamatszámítás kezdőidőpontját, egyebekben a kereseti kérelmet jogalapja és összegszerűsége szerint is vitatta, kérte a kérelem elutasítását, és előadta, hogy a repülőgépben a megelőző járat során villámcsapás kárt okozott. A jelen ügy tárgyát képező légi járat Pre-Flight-Checkje során kiderült, hogy az előző járat során a károk nyilvánvalóan súlyosbodtak, illetve az átmeneti javítások állapota romlott, a pilóta pedig elrendelte a javítást és az újabb ellenőrzést. Az ellenőrzés 15 óra 05 perckor kezdődött meg. Az ellenőrzési munkálatok időtartama nem volt előrelátható. 15 óra 7 perckor beüzemelték egy helyettesítő repülőgépet, amely 18 óra 15 perckor érkezett meg Bécsbe. E repülőgép lehetővé tette a járat késéssel történő teljesítését. **[eredeti 5. o.]**

A megtámadott ítéletben az első fokon eljáró bíróság helyt adott a kereseti kérelemnek. A késés okát illetően a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) nem tett megállapítást. Láthatóan abból indult ki, hogy a villámcsapás a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül, és bemutatott néhány, az alperes számára észszerű intézkedést. Az előadott tényállásból (a lényegét

tekintve) arra a következtetésre jutott, hogy az alperes nem tette meg a kellő észszerű intézkedéseket a késés elkerülése érdekében. Egy lehetséges észszerű intézkedés lett volna az utasok átfoglalása valamely másik, Bécsből Palma de Mallorcára tartó járatra, vagy helyettesítő repülőgép üzembe állítása saját flottából vagy subcharter útján annak érdekében, hogy a légi járatot menetrendszerűen, vagy legalább három óránál rövidebb késéssel végre lehessen hajtani. Rámutatott, hogy az alperesnek már a körülbelül 09 óra 00 perckor bekövetkezett villámcsapástól kezdve számítani kellett arra, hogy a későbbi rotációk során jelentős késedelemre kerülhet sor, még ha az ellenőrzés során végül nem is állapítanak meg releváns károkat.

[omissis] [indítványok] **[eredeti 6. o.]**

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

Az alperes 2019. október 21-i járatai több, a fellebbviteli bíróság előtt folyamatban lévő eljárás tárgyát képezik számos utas és ugyanazon alperes között, többek között a 22 R 258/20a. sz. eljárás. A hivatkozott eljárásban a fellebbviteli bíróság úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a rendelkező részben szereplő kérdéseket – egy a jelen ügyben nem releváns, a légi utasok jogáról szóló rendelet hatályára vonatkozó kérdés mellett – az Európai Unió Bírósága elé terjeszti. Időközben a hivatkozott eljárás a fellebbezés visszavonásával lezárult. A Bíróság előtt folyamatban lévő C-672/20. sz. ügyben az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet 2021. április 28-án visszavonták. A kérdések ezért (majdnem) azonosak a visszavont előzetes döntéshozatal iránti kérelem második és harmadik kérdésével.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről:

Az [első] kérdésről:

Az alperes a (jelentős) késés okaként a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmény fennállására hivatkozott és előadta, hogy a [szóban forgó] légi járatot kettővel megelőző járatot villámcsapás érte. Ez ahhoz vezetett, hogy az eredetileg előírányzott repülőgép vonatkozásában ellenőrzést és – a szóban forgó járatot megelőző járatot követően – javításokat kellett lefolytatni. Ezt a körülményt a felperesek az elsőfokú eljárásban kifejezetten vitatták, az elsőfokú bíróság azonban e tekintetben nem tett megállapítást.

Azon kérdés tisztázása, hogy egy villámcsapás főszabály szerint alkalmas-e arra, hogy rendkívüli körülményt alapozzon meg, a fellebbviteli bíróság számára – az e tekintetben nem megállapított tényállás ellenére – már **[eredeti 7. o.]** csak azért is szükséges előfeltétele a konkrét ügy elbírálásának, mivel a kérdésre adandó nemleges válasz esetén a megtámadott ítéletet a fellebbezés elutasítása mellett

azonnal helyben tudja hagyni anélkül, hogy az elsőfokú bíróság számára elő kellene írnia további megállapítások megtételét.

A kérdést előterjesztő bíróság már régóta abból indul ki, hogy villámcsapás esetében a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményről van szó (a Landesgericht Korneuburg [korneuburgi regionális bíróság] 2019. október 24-i 21 R 222/19y ítélete; és legutóbb a 2020. július 21-i 22 R 209/20i ítélete). A kérdést azonban más osztrák bíróságok ellentétesen ítélik meg (például a Bezirksgericht für Handelssachen Wien [bécsi központi kerületi kereskedelmi bíróság, Ausztria] 2017. március 31-i 11 C 227/16 m = Ra 2018 289 ítélete).

A fellebbviteli bíróság a következő megfontolásokból (továbbra is) mérlegeli, hogy az eddigi állandó ítélkezési gyakorlatától eltérjen: A polgári repülés keretében kezdetektől fogva az aerodinamikus felhajtóerő felhasználásával szállítanak utasokat; leegyszerűsítve a szárnyak körül áramló levegőt használják ki. Ebből az a következtetés vonható le, hogy a légkör állapota a légi közlekedési tevékenység rendes folytatásának körébe tartozik. A légkör egyes instabil állapotai – és így a villámok is – tehát a légi fuvarozó érdekkörébe sorolhatók lehetnek; a repülőgép ezekhez kapcsolódó károsodása az előbbieket jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tevékenységi körébe tartozna, és így különbözne a madárral történő ütközéstől (lásd: a Bíróság 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélete [C-315/15], 24. pont).

Tekintettel arra, hogy adott esetben természettudományos bizonyításra lehet szükség, amelyet a fellebbviteli bíróságnak a megtámadott ítélet hatályon kívül helyezését követően az elsőfokú bíróság számára kell előírnia, szükség van annak a Bíróság általi tisztázására, hogy a villámcsapás **[eredeti 8. o.]** főszabály szerint vezethet-e a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményhez.

A második kérdéstről:

Az alperes fellebbezésében vitatja az elsőfokú bíróság azon jogi álláspontját, amely szerint nem nyilatkozott a felperes foglálásának esetleges módosítását illetően. A fellebbező az elsőfokú bíróság érvelésével szemben arra hivatkozik, hogy elegendő nyilatkozatot tett az észszerű intézkedés tárgyában: az OE 100 járat késésének mérséklése érdekében kicserélte az eredeti repülőgépet és saját flottájából helyettesítő repülőgépet biztosított. Így a járatot – még ha késéssel is, de – közlekedtetette. Késés esetén a foglálás módosítása már logikus következményként sem jelenthet gazdaságilag elfogadható intézkedést, mivel ez azzal az eredménnyel járna, hogy később a késéssel érintett járatot üresen kellene közlekedtetni, mivel minden utasnak, akit ezzel a járattal kellett volna elszállítani, korábban más járatra módosították a foglalását.

A felperesek ezzel az állásponttal szemben – az elsőfokú bírósághoz hasonlóan – a Bíróságnak a 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítéletben

(C-74/19) szereplő jogi álláspontjára hivatkoznak, amely szerint a légi fuvarozónak a rendelkezésére álló minden eszközt igénybe kell vennie a – mind a törölt, mind a késéssel érintett járatok utasai számára biztosítandó – észszerű, kielégítő és lehető legkorábbi átfoglalás érdekében, ideértve a más, közvetlen vagy csatlakozást magában foglaló, esetlegesen ugyanazon vagy másik légi szövetségbe tartozó légi társaságok által üzemeltetett, olyan járatok keresését, amelyek kisebb késéssel érkeznek célba, mint az érintett légi fuvarozó következő járata (Transportes Aéreos [eredeti 9. o.] Portugueses ítélet, 59. pont). [omissis][nemzeti eljárással kapcsolatos fejtegetések]

A fellebbező azonban a Transportes Aéreos Portugueses ítélettel részletesebben nem foglalkozik, és nyilvánvalóan azt az álláspontot képviseli, hogy a járat helyettesítő repülőgéppel, késéssel történő közlekedtetése esetén minden észszerű intézkedést megtett.

A jelen tényállás egyértelműen különbözik a C-74/19. sz. ügyben a Bíróság elé terjesztett tényállástól. Ott arról volt szó, hogy az utas késés következtében nem érte el a csatlakozó járatát, és ezért végső célállomását jelentős késéssel érte el; a lekéselt csatlakozó járatra szóló foglalás módosítására ezért mindenképpen szükség volt. A Bíróság tisztázta az ilyen átfoglalással szemben támasztott uniós jogi követelményeket.

A jelen ügyben az alperes – még ha jelentős késéssel is – el tudta volna szállítani az utasokat az eredetileg foglalt járatral; átfoglalásra nem volt szükség. Az a kérdés, hogy a konkrét útvonalon volt-e másik lehetőség arra, hogy a végső célállomást ugyan szintén jelentős késéssel, azonban egyértelműen korábban ériék el, mint az alperes késéssel érintett járatával (az eljáró bíróság [omissis] és az Európai Unió Bírósága C-672/20. sz. L eljárásától eltérően), jelenleg nyitott, és [eredeti 10. o.] azt az első fokon eljáró bíróságnak az átfoglalás relevanciája esetén még meg kell vizsgálnia.

A fellebbviteli bíróság (továbbra is) azt az álláspontot képviseli, hogy a konkrét átfoglalás ugyan gazdaságilag elfogadható, a szükséges szervezés pedig átlátható mértékű lett volna. Ez az érvelés a fellebbviteli bíróság véleménye szerint azonban csak egyetlen utas figyelembevételére esetén helytálló. Valamennyi utas foglalásának egy (esetleg több) korábbi, a végső célállomásra korábban érkező járatra történő módosítása azonban összességében elfogadhatatlan lehet. A konkrét tényállás e tekintetben különbözik a Transportes Aéreos Portugueses ítélet alapjául szolgáló tényállástól, mivel ott egyetlen utas foglalásának egy meghatározott csatlakozó járatra történő módosításáról volt szó, és nem az összes olyan utas foglalásának módosításáról, akiknek egy késedelmet szenvedő helyettesítő repülőgépre kellett várniuk. Így a fellebbviteli bíróság által eldöntendő kérdést a Bíróság nem tisztázta teljes mértékben, különösen nem a Transportes Aéreos Portugueses ítéletben szereplő megállapításai révén.

A fellebbviteli bíróság számára mindkét kérdés vizsgálata szükséges ahhoz, hogy a fellebbezésről véglegesen határozni tudjon. Amennyiben villámcsapás esetében

nincs szó rendkívüli körülményről, úgy a megtámadott ítéletet mindenképpen helyben kell hagyni, amennyiben a villámcsapás rendkívüli körülmény, úgy az első fokon eljáró bíróságnak kell majd megvizsgálnia, hogy a jelentős késést villámcsapás okozta-e (első kérdés). Attól függően, hogy a légi fuvarozó sikeresen bizonyította-e, hogy csupán a járat helyettesítő repülőgéppel történő, megkésett közlekedtetésével minden észszerű intézkedést megtett, a megtámadott ítéletet vagy helyben kell hagyni, vagy hatályon kívül kell helyezni (második kérdés).
[eredeti 11. o.]

[II] [omissis] [Az eljárás felfüggesztése]

Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság), 22. részleg

Korneuburg, 2020. május 4.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM