

**C-405/23. sz. ügy****Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata  
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2023. július 3.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Landgericht Köln (kölni regionális bíróság, Németország)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2023. június 22.

**Alperes és fellebbező:**

Touristic Aviation Services Limited

**Felperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél:**

Flightright GmbH

**Az eljárás tárgya**

Légi közlekedés – Az utasok jogai – 261/2004/EK rendelet – Légi járat jelentős késése esetén a légi utasoknak nyújtandó kártalanítás – A poggyász berakodását végző személyzet hiánya – Rendkívüli körülmények, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni

**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja**

Az uniós jog értelmezése, EUMSZ 267. cikk

**Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés**

Úgy kell-e értelmezni a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, hogy a repülőtér-üzemeltető vagy valamely általa megbízott vállalkozás által ellátandó poggyászberakodást végző személyzet hiánya esetén az e rendelkezés értelmében vett rendkívüli körülményről van szó, amely kívülről, a repülőtér-üzemeltető/az általa megbízott vállalkozás e szolgáltatását igénybe vevő légi fuvarozó

befolyásán kívül eső módon hatást gyakorol e légi fuvarozó rendes tevékenységére, vagy a repülőtér-üzemeltető/az általa megbízott vállalkozás általi poggyászberakodás, valamint a berakodást végző személyzet ezeknél fennálló hiánya e légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozónak tekintendő, amely folytán a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti kimentés csak akkor jöhet szóba, ha a személyzet hiányának oka az e rendelkezés értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül?

### **Az uniós jog hivatkozott rendelkezései**

A közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv

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

### **A tényállás és az eljárás rövid bemutatása**

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a felek között a felperes által az érintett utasok engedményezett jogai címén követelt, összesen 800 euró összegű kártalanítás tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében illeszkedik. Ezen utasok az alperes által üzemeltetett, 2021. július 4-én Köln/Bonnból Koszra tartó, XR 1092. számú járatra szóló foglalással rendelkeztek, amely járat körülbelül három és fél órás késéssel érte el az érkezési repülőteret.
- 2 Az Amtsgericht (helyi bíróság, Németország) helyt adott a keresetnek. Az Amtsgericht (helyi bíróság) nem vizsgálta, hogy a jelentős késést rendkívüli körülmény okozta-e, mivel azt az alperes minden észszerű intézkedés megtétele esetén mindenesetre el tudta volna kerülni.
- 3 A kérdést előterjesztő bírósághoz benyújtott fellebbezésével az alperes továbbra is kéri a kereset elutasítását. A felperes a fellebbezés elutasítását kéri.

### **Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei**

- 4 Az alperes azt állítja, hogy a jelentős késést a Köln/Bonn repülőtér üzemeltetőjénél fennálló, a Covid19-világjárványra visszavezethető munkaerőhiány okozta, amely nem róható fel neki. Az utasfelvételt (check-in) végző személyzet hiánya miatt már az előző légi járat is 1 óra 17 perces késéssel rendelkezett. Az előző légi járatra és a jogvita tárgyát képező légi járatra vonatkozó szabályszerű utasfelvétel esetén nem kellett volna három órát meghaladó késésre számítani. Ezenkívül nem állt rendelkezésre a poggyász

berakodását végző, elegendő számú személyzet, ami a légi járat üzemeltetését további 2 óra 13 perccel késleltette. Ehhez jött végül az ajtók bezárását követő 19 perces, az időjárás viszonyok okozta késés.

- 5 A felperes arra hivatkozik, hogy a leírt körülmények nem tekinthetők rendkívüli körülménynek.

#### **Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása**

- 6 A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint az Amtsgericht (helyi bíróság) tévesen helyt adott a keresetnek azzal az indokkal, hogy az alperes nem fejtette ki, hogy a jelen ügyben mely intézkedések megtételét vizsgálta a jogvita tárgyát képező késés elkerülése, illetve csökkentése érdekében.
- 7 A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekzdésének, valamint az 5. cikke (3) bekezdésének megfelelően a légi fuvarozó mentesül az utasoknak az e rendelet 7. cikke szerint nyújtandó kártalanítás kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy a légi járat törlését vagy az érkezéskor legalább háromórás késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, és hogy – ilyen körülmény bekövetkezésekor – a helyzethez igazított, valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket igénybe vevő intézkedést elfogadta annak elkerülése érdekében, hogy e körülmény az érintett légi járat törléséhez vagy annak jelentős késéséhez vezessen, azonban nem követelhető meg, hogy az adott időpontban a vállalkozásának kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokat hozzon (2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 19. pont; 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet, C-74/19, EU:C:2020:460, 36. pont). E tekintetben az, hogy egy légi fuvarozótól mely intézkedések várhatóak el észszerűen annak elkerülése érdekében, hogy rendkívüli körülmények egy légi járat jelentős késéséhez vagy törléséhez vezessenek, az egyedi eset körülményeitől függ; az észszerű jelleget a helyzettől függően kell értékelni (2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 40. és 42. pont; 2011. május 12-i Eglitis és Ratnieks ítélet, C-294/10, EU:C:2011:303, 30. pont).
- 8 Ebből kiindulva az alperest nem terhelte a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett, intézkedések vizsgálatára és megtételére vonatkozó kötelezettség. Már az sem állapítható meg, hogy az alperes számára felismerhető volt a jelentős késés bekövetkezése. Az előző légi járat Köln/Bonnba való késedelmes érkezése az előző napon üzemeltetett légi járat kezdeti késésének volt betudható, amelyet az utasfelvételt végző személyzet hiánya okozott, ami az alperes saját feladatkörét érintette. Semmi nem utalt arra, hogy ebből további késések következhetek volna. Ezenkívül nem állapíthatók meg olyan intézkedések sem, amelyeket az alperes a jelentős késés elkerülése érdekében megtehetett volna. A Bíróságnak az Amtsgericht (helyi bíróság) által hivatkozott

2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítéletéből (C-74/19, EU:C:2020:460) a kérdést előterjesztő bíróság szerint nem következik arra vonatkozó kötelezettség, hogy meg kellene vizsgálni az érintett utasok foglalásának másik légi járatra történő módosítását. A repülőtér-üzemeltető poggyászbekodást végző személyzetének hiánya számos járatot érintett, amelyek szintén késedelmet szenvedtek. E körülmények között objektíve nem lehetett arra számítani, hogy a foglalás módosítása ahhoz vezethetett volna, hogy az érintett utasok gyorsabban elérhették volna úticéljukat.

- 9 Az Amtsgerichtnek (helyi bíróság) ezért meg kellett volna vizsgálnia, hogy a kiszolgáló személyzetnek a jelentős késedelem okaként megjelölt hiánya rendkívüli körülménynek minősül-e.
- 10 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma olyan eseményeket jelöl, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek, és e két feltétel konjunktív, teljesülésüket pedig esetről esetre kell értékelni (lásd: 2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11, EU:C:2013:43, 29. pont; 2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2021:226, 23. pont). 2021. március 23-i Airhelp ítéletében (C-28/20, EU:C:2021:226) a Bíróság kifejtette, hogy a „rendkívüli körülmények” 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett fogalmára vonatkozó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a „belső” eredetű eseményeket meg kell különböztetni azoktól az eseményektől, amelyek eredete „kívül” áll az üzemeltető légi fuvarozón. Valamennyi „külső” eseményben az a közös, hogy mindegyik a légi fuvarozó tevékenysége és külső, a gyakorlatban többé-kevésbé gyakori körülmények folytán jön létre, de a légi fuvarozó nincs rájuk befolyással, mert e körülmények természeti tényezőből vagy harmadik személyek, például egy másik légi fuvarozó vagy a légi közlekedési, illetve repülőtéri tevékenység területén működő másik köz- vagy magánjogi szereplő részéről felmerülő tényezőből erednek. 2014. november 14-i Siewert végzésében (C-394/14, EU:C:2014:2377, 19. pont) a Bíróság valamely repülőtérnek a légi jármű kijáratához helyezett utaslépcsője légi járművel történő ütközése miatt bekövetkező műszaki hibát illetően megállapította, hogy az ilyen utaslépcsőket, illetve mozgó állványokat szükségszerűen a légiutas-szállítás keretében alkalmazzák, lehetővé téve az utasok számára, hogy beszálljanak a légi járműbe, és kiszálljanak abból, ekként pedig a légifuvarozók rendszeresen szembesülnek az ilyen utaslépcsők használatából eredő helyzetekkel. E feltételek mellett, valamely légi járműnek az ilyen utaslépcsővel való ütközését a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó eseménynek kell tekinteni.
- 11 Ebből kiindulva a jelen ügyben a poggyászbekodási tevékenység az alperes rendes tevékenységi körébe tartozhat, mivel közvetlenül az utasoknak nyújtandó szállítási szolgáltatás teljesítését szolgálja. A berakodást végző személyzet hiányát tehát az alperes rendes tevékenységi körébe tartozónak kellene tekinteni, amely folytán el kellene utasítani a rendkívüli körülmény fennállását. Ezzel szemben

éppen abból a körülményből, hogy a poggyászberakodást Köln/Bonn repülőtéren a repülőtér-üzemeltető végzi, nem pedig maga az alperes vagy az általa megbízott szolgáltató, az következhet, hogy a berakodást végző személyzet hiánya külső okot jelent, amely kívülről, az alperes befolyásán kívül első módon hatást gyakorolt az alperes rendes tevékenységére.

- 12 A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint rendkívüli körülmény áll fenn. A poggyászberakodás a Németországban eredetileg maguk a repülőtér-üzemeltetők vagy leányvállalataik által ellátott földi kiszolgálás körébe tartozik, és mint ilyen, főszabály szerint az európai légi közlekedésnek a 96/67/EK irányelvvel és annak a nemzeti jogba történő átültetésével megvalósított liberalizálását követően is a repülőtér-üzemeltetőnél marad. Ennek alapján azt a kérdést, hogy a poggyászberakodást végző személyzet hiánya rendkívüli körülménynek minősül-e, attól függően kellene megválaszolni, hogy – mint a jelen esetben – a poggyászberakodást a repülőtér-üzemeltető végezte-e, azzal az eredménnyel, hogy meg kellene állapítani rendkívüli körülmény fennállását, vagy az érintett légi fuvarozó maga volt-e felelős a poggyász berakodásáért vagy szolgáltatót bízott meg azzal, amely folytán a poggyászberakodás az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységének körébe tartozott, azzal az eredménnyel, hogy ilyen esetben el kellene utasítani a rendkívüli körülmény fennállását.
- 13 A berakodást végző személyzet hiánya miatt a Köln/Bonn repülőtéren bekövetkezett további 2 óra 13 perces késéssel kapcsolatban fennálló kimentésre figyelemmel az alperesnek felróható késés három óránál kevesebbet tenne ki, így az alperes nem lenne köteles kártalanítást fizetni.
- 14 Ezzel szemben, ha az értelmezés ahhoz az eredményhez vezetne, hogy a repülőtér-üzemeltető által végzett poggyászberakodást is az e szolgáltatást igénybe vevő légi fuvarozók rendes tevékenységi körébe tartozónak kell tekinteni, úgy az alperes 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti kimentése csak akkor jöhetne szóba, ha a személyzet hiánya mint a késés oka rendkívüli körülménynek lenne betudható. A kérdést előterjesztő bíróság szerint nem ez a helyzet. A berakodást végző személyzetnek a jogvita tárgyát képező járat üzemeltetése során fennálló hiánya nem volt a Covid19-világjárvány szükségszerű és az alperes számára elkerülhetetlen következménye. Az alperes magyarázataiból nem tűnik ki, hogy a repülőtér-üzemeltető ne tudta volna úgy alakítani a munkaerő-tervezését, hogy a légi forgalom világjárványt követő újbóli fellendülése esetén ne tudta volna úgy szervezni a folyamatokat, hogy el lehessen kerülni a légi járatok jelentős késéseit. Ehelyett elismerik, hogy a repülőtér-üzemeltető, amelyet meglepett az utasok és a járatok számának 2021. július eleje óta megfigyelhető hirtelen és robbanásszerű növekedése, időben nem növelte újra a személyzet létszámát.
- 15 A fentiek alapján a fellebbezés sikere a 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének értelmezésétől függ.