

Anonimizált változat

Fordítás

C-545/22 – 1

C-545/22. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2022. augusztus 15.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Düsseldorf (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2022. augusztus 9.

Alperes és fellebbező:

Air Europa Lineas Aereas

Felperesek és ellenérdekű felek a fellebbezési eljárásban:

VO

GR

[omissis]

[omissis]

Landgericht Düsseldorf

Végzés

[2022. augusztus 9.]

Az

Air Europa Lineas Aereas, [omissis] Frankfurt,

alperes és fellebbező,

[omissis]

és

1. VO, [omissis] Bréma,
2. GR, [omissis] Bréma,

felperesek és ellenérdekű felek a fellebbezési eljárásban

[omissis]

között folyamatban lévő jogvitában a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság, Németország) huszonkettedik polgári tanácsa

a következőképpen határozott:

Az eljárást felfüggeszti.

Az EUMSZ 267. cikk első bekezdésének b) pontja és harmadik bekezdése alapján az uniós jog értelmezése céljából a következő [kérdést] terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

Úgy kell-e értelmezni a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, hogy a járat törlését rendkívüli körülmények okozták, ha a légitársaság a Covid19-világjárvány kitörését követően a világ légi közlekedésének 2020 márciusában kezdődött összeomlása okán a járatok gazdaságtalan üzemeltetése miatt, valamint a személyzet és a pilóták egészségének védelme érdekében drasztikusan megkritkítja menetrendjét, és számos járatot töröl, anélkül, hogy a járat törlésre a repülőtér-bezárásokhoz, a repülési tilalmakhoz vagy a beutazási tilalmakhoz hasonló hatósági intézkedések kényszerítették volna?

I n d o k o l á s:

I.

A felperesek – VO és GR házastársak – a Düsseldorfból Madridon keresztül Miamiiba tartó 2020. március 7-i (UX 1446 és UX 97 számú) odafelé tartó járatokra és a Miamiból Madridon keresztül Düsseldorfba tartó 2020. március 16/17-i (UX 98 és UX 1447 számú) visszafelé tartó járatokra foglaltak helyet az alperesnél.

Az alperes törölte a 2020. március 16/17-i (UX 98 és UX 1447 számú) visszafelé tartó járatokat. A felpereseket csak a miami repülőtéren tájékoztatták a járat törlésről 2020. március 16-án. Az alperes nem ajánlott fel átfoglalást a felpereseknek.

A felperesek keresetet indítottak az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) előtt fejenként 600,00 euró kártalanítás iránt a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján.

Az alperes arra hivatkozik, hogy a járatok törlését a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket nem lehetett elkerülni észszerű intézkedésekkel. Az alperes e tekintetben a Covid19-világjárvány miatti utazási korlátozásokra hivatkozik. A Covid19-világjárvány miatt világszerte leállt a légi közlekedés. A légitársaságok ezért átszervezték és drasztikusan megritkították menetrendjeiket, és számos járatot töröltek. A 2020. március 16/17-i UX 98 és UX 1447 számú járatok esetében is ez történt. A járatok törlését a személyzet egészségének védelme is indokolta. Az új koronavírus és annak veszélyessége, valamint terjedésének módja teljesen ismeretlen volt. Az alperes nem akarta ilyen kockázatnak kitenni személyzetét.

2021. december 1-jén kihirdetett ítéletével [omissis] az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) helyt adott a keresetnek, és többek között arra kötelezte az alperest, hogy fizessen fejenként 600,00 euró kártalanítást a felpereseknek.

Az alperes az előírt formában és határidőben fellebbezést nyújtott be ezen ítélettel szemben. A felperesek az elsőfokú ítélet hatályban tartását kérik.

II.

Az alperes fellebbezésének eredményessége [omissis] a fent megfogalmazott kérdéstől függ.

Részletesen:

A fellebbezés megalapozatlan, ha a körülmények, amelyekkel az alperes a szóban forgó, Miami-ból Madridon keresztül Düsseldorfba tartó 2020. március 16/17-i (UX 98 és UX 1447 számú) járatok törlését indokolta – tehát a menetrendek önkéntes megritkítása a Covid19-világjárvány körülményei között gazdaságossági okokból a nemzetközi légi közlekedés összeomlása miatt és a személyzet egészségének védelme miatt –, nem minősülnek a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek.

A légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (3) bekezdésének megfelelően a légi fuvarozó mentesül az utasoknak a légi utasok jogairól szóló 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 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 (lásd: [omissis] 2019. április 4-i Germanwings kontra Pauels ítélet, C-501/17, [EU:C:2019:288][omissis] 19. pont; 2020. június 11-i LE kontra Transportes Aéreos Portugueses ítélet, C-74/19, [EU:C:2020:460][omissis] 36. pont).

1.

A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma csak olyan eseményeket jelölhet, 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: [omissis] 2021. március 23-i Airhelp kontra SAS ítélet, C-28/20, [EU:C:2021:226][omissis], 561 23. pont). E tekintetben a „belső” eredetű eseményeket meg kell különböztetni azoktól az eseményektől, amelyek eredete „kívül” áll az üzemeltető légi fuvarozón. A „rendkívüli körülmények” fogalma alá csak „külső” események tartoznak. Ezekben a külső eseményekben 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 tényezők vagy harmadik személyek, például egy másik légi fuvarozó vagy a légi közlekedési, illetve repülőtéri tevékenység területén működő másik köz- vagy magánjogi szereplő részéről felmerülő tényezőkkel erednek (lásd: [omissis] fent hivatkozott ítélet, 39. és azt követő pontok).

2.

Először is, a Covid19-világjárványra kiterjed a légi utasok jogairól szóló rendelet hatálya annak ellenére, hogy e járvány jelentős és világméretű általános hatással van az utazásra. A légi utasok jogairól szóló rendelet egyáltalán nem tartalmazza az 5. cikk (3) bekezdésében említett „rendkívüli körülményeken” kívül az olyan „különösen rendkívüli” események különálló kategóriáját, amelyek következtében a légi fuvarozó minden további nélkül teljesen mentesülne a légi utasok jogairól szóló rendelet szerinti kötelezettségei alól (lásd: [omissis] 2013. január 31-i Denise McDonagh kontra Ryanair Ltd. ítélet, C-12/11, [EU:C:2013:43][omissis] 30. pont).

3.

Az alperes a Covid19-világjárvány miatti utazási korlátozásokra hivatkozik. A 2020 márciusának közepétől világszerte bevezetett beutazási korlátozások miatt a légi közlekedési ágazat működésének jelentős mértékű korlátozására kényszerült. A légi forgalom jelentősen visszaesett a világjárvány első szakaszában, 2020 márciusa és júniusa között. Az interkontinentális járatokat drasztikusan megritkították, illetve teljesen megszüntették. Ezért ebben az időszakban elkerülhetetlenek voltak a rövid távú menetrend-módosítások vagy járat törlések. A 2020. március 16/17-i UX 98 és UX 1447 számú járatok esetében is ez volt a

4

helyzet. A járatörlések a személyzet és a pilóták egészségének védelmét is szolgálták. Az új koronavírus és annak veszélyessége, valamint terjedésének módja teljesen ismeretlen volt. Az alperes nem akarta ilyen kockázatnak kitenni alkalmazottait.

Az eljáró bírósági tanács véleménye szerint ez az érvelés nem alapoz meg rendkívüli körülményeket. Igaz ugyan, hogy a Covid19-világjárvány és az azzal kapcsolatos utazási korlátozások és fertőzésveszély jellegüknél és eredetüknél fogva már nem tartoznak a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, mert az alperes nincs rájuk befolyással, és a világjárvány a befolyásán kívül esik. Az alperes azonban nem fejtette ki kellően, hogy a 2020. március 16/17-i (UX 98 és UX 1447 számú) visszafelé tartó járatok törlését közvetlenül a Covid19-világjárvány „okozta” a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében véve, és hogy a Covid19-világjárvány által a jelen ügyben szóban forgó járatokra gyakorolt hatások az alperes mint légitársaság befolyásán kívül estek.

Igaz ugyan, hogy az Európai Bizottság a következőket fejtette ki 2020. március 18-i közleményében (C (2020) 1830 final):

„A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hatóságok által a COVID-19-pandémia megfékezése céljából hozott intézkedések jellegüknél és eredetüknél fogva nem tartoznak a fuvarozók rendes tevékenységi körébe, és a fuvarozók tényleges befolyásán kívül esnek. [A légi utasok jogairól szóló rendelet] 5. cikk[ének] (3) bekezdése szerint akkor nem érvényesíthető a kártérítéshez [helyesen: kártalanításhoz] való jog, ha a szóban forgó járatörlést olyan rendkívüli körülmények »okozták«, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ezt a feltételt teljesítettnek kell tekinteni, amennyiben a hatóságok vagy teljesen megtiltanak bizonyos járatokat, vagy olyan módon tiltják a személyek mozgását, amely *de facto* kizárja a szóban forgó járat üzemeltetését. Ez a feltétel akkor is teljesülhet, ha a járat törlésére olyan körülmények között kerül sor, amikor a személyek adott irányú mozgása nem teljesen tiltott, hanem csak bizonyos eltérések hatálya alá tartozó személyekre (például az érintett állam állampolgáira vagy lakosaira) korlátozódik. Amikor egyetlen ilyen személy sem szállna fel egy adott járatra, akkor az üresen maradna, ha nem kerülne sor a törlésére. Ilyen helyzetekben jogszerű lehet, hogy a fuvarozó nem vár nagyon sokáig, hanem kellő időben törli a járatot (akkor is, ha nem rendelkezik bizonyossággal a különböző utasoknak az utazáshoz való jogairól), a megfelelő szervezési intézkedések meghozatala – többek között a fuvarozó által kárpótolandó utasokról való gondoskodás – érdekében. Bizonyos körülmények között az ilyen esetekben előforduló járatörléseket is a hatóságok által hozott intézkedés által »okozottnak« lehet tekinteni. Szintén a körülményektől függően, ugyanez a helyzet állhat fenn a személyek mozgásának tilalma által közvetlenül érintett járatokkal ellentétes irányú járatok esetében is. Amennyiben a légitársaság egy járat törlése mellett dönt, és bizonyítja, hogy ezt a döntést a személyzet egészségének védelme indokolta, a járatörlés szintén rendkívüli körülmények által »okozottnak« tekintendő. A fenti megfontolások nem kimerítőek, és nem is

lehetnek azok, mivel a COVID-19-járvánnyal kapcsolatban egyéb sajátos körülmények is felmerülhetnek [a légi utasok jogairól szóló rendelet] 5. cikk[e] (3) bekezdésének alkalmazásában.”

A Bizottság ezen ajánlásai azonban nem kötik a bíróságokat. A Bíróság megállapította ugyan, hogy az EUMSZ 288. cikk [ötödik] bekezdése értelmében vett ajánlások és vélemények nem keletkeztetnek olyan egyéni jogokat, amelyekre az uniós polgárok a nemzeti bíróságok előtt hivatkozhatnak. Az utóbbiak azonban az eléjük terjesztett jogvita eldöntése érdekében kötelesek figyelembe venni az ajánlásokat és véleményeket, különösen akkor, ha az ajánlások képesek segíteni más nemzeti vagy uniós jogi rendelkezések értelmezését (lásd: a Bíróság 1989. december 13-i Grimaldi ítélete, C-322/88, [EU:C:1989:646, 18. pont][omissis][]). Már az is kétséges, hogy a Bizottság értelmező iránymutatása az EUMSZ 288. cikk [ötödik] bekezdése értelmében vett ajánlásoknak és véleményeknek minősül-e, nem pedig *sui generis* intézkedéseknek. Az iránymutatás nemzeti bíróságok általi figyelembevételének követelménye mindenesetre nem jelentheti azt, hogy az iránymutatás gyakorlatilag kötelező az értelmezés során, hanem csak azt, hogy az uniós jog értelmezése során a nemzeti bíróságoknak foglalkozniuk kell az iránymutatás tartalmával.

Az ajánlások tartalmilag sem meggyőzőek. Tekintettel egyrészt a légi utasok jogairól szóló rendelet céljára, amely – amint azt (1) preambulumbekzdése kimondja – az utasok magas szintű védelmének biztosítása, másrészt arra, hogy az említett rendelet 5. cikkének (3) bekezdése eltér a légi járatok törlése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanításhoz való jog elvétől, a „rendkívüli körülmények” e rendelkezés értelmében vett fogalmát szigorúan kell értelmezni (lásd: [omissis] 2021. március 23-i Airhelp kontra SAS ítélet, C-28/20, [EU:C:2021:226][omissis] 24. pont). Helyes lehet ugyan rendkívüli körülmények fennállásából kiindulni, ha a hatóságok vagy teljesen megtiltanak bizonyos járatokat, vagy olyan módon tiltják vagy korlátozzák a személyek mozgását, amely *de facto* kizárja a szóban forgó járat üzemeltetését (például repülőtér-bezárások, repülési tilalmak, beutazási tilalmak stb.). Túlzó azonban akkor is rendkívüli körülmények fennállásából kiindulni, ha a járat üzemeltetése jogi és ténybeli szempontból korlátozások nélkül lehetséges ugyan, a légitársaságok azonban gazdaságossági megfontolásokból (például az üres járatok elkerülése érdekében) a járatok számának csökkentése és a járatok törlése mellett döntenek. A légitársaságok ilyen túlzott mentesítése hátrányos az utasok számára, és ellentétes a légi utasok jogairól szóló rendeletnek az utasok magas szintű védelmének megteremtésére irányuló céljával.

Az ilyen gazdaságossági megfontolások egyértelműen „belső” eredetűek, nem pedig „külső” jellegűek. Ezekben az esetekben a helyzet emellett a légitársaságok „befolyása” alá esik, mert saját felelősségükre és önként döntenek a járat törléséről, anélkül, hogy erre külső körülmények „kényszerítenék” őket.

4.

6

Az sem elegendő, hogy a járatörlesztés időpontjában a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmények állnak fenn. A konkrét járat törlesztését emellett pontosan e rendkívüli körülményeknek kell „okozniuk”, és az nem lehet észszerű intézkedésekkel elkerülhető. Ez a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben akkor képzelhető el, ha például a repülőtér üzemeltetője vagy a légiforgalmi irányítás megtiltja egyes járatokat, vagy ha valamely hatóság repülőtereket zár be, vagy valamely jogszabály beutazási tilalmakat ír elő. A [légi utasok jogairól szóló rendelet] (15) preambulumbekzdéséből az következik továbbá, hogy „rendkívüli körülmények” kizárólag „egy bizonyos légi járművet egy bizonyos napon” érinthetnek, ami nem állhat fenn olyan esetben, amikor valamely utas beszállását a légi járatok más légi járatokat (is) érintő körülmények miatti átszervezése indokával utasítják vissza. A „rendkívüli körülmények” fogalma ugyanis a légi fuvarozó kötelezettségeinek korlátozására vagy akár annak e kötelezettségek alóli mentesítésére irányul, ha a szóban forgó eseményt minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ha azonban a légitársaság önként határoz akként, hogy járatait más légi járatokat (is) érintő körülmény miatt átszervezi, semmiképpen nem tekinthető úgy, hogy e légi fuvarozó az említett körülmények folytán kényszerült egy adott járat törlesztésére (a menetrendnek a légiforgalmi irányítók sztrájkja miatti átszervezése miatt visszautasított beszállással kapcsolatban lásd: [omissis] 2012. október 4-i Finnair Oyj kontra Timy Lassooy ítélet, C-22/11, [omissis] 37. pont). Ez az ítélezési gyakorlat alighanem a menetrendnek a Covid19-világjárvány ideje alatt történt megkritikálására is alkalmazható.

5.

Amennyiben az alperes azt állítja, hogy a járatörlesztés a személyzet egészségének védelmét is szolgálta, annyiban ez a kifogás sem fogadható el. A személyzettel kapcsolatos munka- és egészségvédelmi okokból történő járatörlesztés szintén nem tekinthető rendkívüli körülménynek. Először is, a személyzettel kapcsolatos munka- és egészségvédelem, amely a légitársaság mint munkáltató kötelezettségeinek körébe tartozik, az alperes érdekkörébe eső belső körülménynek, nem pedig „külső körülménynek” minősül. A személyzet és a pilóták számára a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben esetlegesen fennálló fokozott egészségügyi kockázatok mellett az alperes befolyása alá estek, mivel megfelelő óvintézkedésekkel (HEPA-szűrők, maszkviselési kötelezettség stb.) elhárítható volna azokat. A személyzet egészsége védelmének általános figyelembevételére ezenkívül azt eredményezheti, hogy rendkívül körültekintő és megelőző jellegű megközelítésben eleve minden potenciális járat törölhető „egészségvédelmi okokból”, anélkül, hogy konkrét támpontokra lenne szükség. Ez azonban végső soron „szabad kezét” biztosítana [a légi fuvarozók számára], mert elvileg minden légi útvonal esetében – a Covid19-válságtól függetlenül is – fokozott egészségügyi kockázatot jelenthetnek a nemzetközi járatok, amelyeken különböző származású utasok tartózkodnak egymás közelében.

Mivel a Bíróság – amennyire megállapítható – még nem döntött e kérdésekben, előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel kell hozzá fordulni.

[omissis]

[omissis] [a nemzeti eljárásjoggal kapcsolatos fejtegetés]

[omissis] [aláírások]

[omissis]

[omissis] [alakiságok]

MUNKADOKUMENTUM