C-156/22. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2022. február 17.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Stuttgart (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2022. február 3.

Fellebbező:

TAP Portugal

Ellenérdekű fél:

flightright GmbH

[omissis]

Landgericht Stuttgart

Végzés

A

Flightright GmbH, [omissis]

– felperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél –

[omissis]

és a

TAP Portugal, [omissis]

– alperes és fellebbező –

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM

között (a 2019. július 17-i TP597/TP1944 számú járattal kapcsolatban) kártalanítás fizetése tárgyában folyamatban lévő jogvitában

1 a Landgericht Stuttgart (stuttgarti regionális bíróság, Németország) – ötödik polgári tanácsa – [omissis] 2022. február 3-án az alábbi határozatot hozta:

2 I. A bíróság a fellebbezési eljárást felfüggeszti.

II. Az uniós jog értelmezése céljából az Európai Unió működéséről szóló szerződés 267. cikke alapján a következő kérdést terjeszti az Európai Unió Bírósága elé előzetes döntéshozatalra:

3 Úgy kell-e értelmezni a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, hogy ezen előírás értelmében vett rendkívüli körülmény áll fenn abban az esetben, ha az üzemeltető légi fuvarozó bázisától eltérő repülőtér azért töröl egy járatot, mert a személyzetnek az erre a járatra beosztott egyik olyan tagja (jelen esetben: a másodpilóta), aki az előírt rendszeres orvosi vizsgálaton korlátozás nélkül megfelelt, röviddel a járat indulása előtt és a légi fuvarozó számára előre nem látható módon hirtelen elhalálozik, vagy olyan súlyosan megbetegszik, hogy nem képes a repülést végrehajtani?

Indokolás:

A tényállás ismertetése

4 Az alapeljárás felperese engedményezés folytán őt megillető jogok alapján kártalanítást követel az alperes légi fuvarozótól a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: a légi utasok jogairól szóló rendelet) 7. cikke alapján.

5 Az alperes közlekedtette a 2019. július 17-én Stuttgartból Lisszabonba tartó TP597 számú járatot, amelynek menetrend szerinti indulási ideje reggel 6 óra 05 perckor volt. A járatot törölték. Az alperes a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülményekre hivatkozik. A jogvita tárgyát képező járatot a másodpilótának kellett volna vezetnie, akit azonban 2019. július 17-én helyi idő szerint kora reggel 4 óra 15 perckor holtan találták hotelszobájának ágyában, amikor a hotelben őt fel kellett volna venni, és a repülőtérre szállítani. Ezt követően a teljes személyzet repülésre való alkalmatlanságot jelentett. A 40-es éveinek elején járó családapa hirtelen halála valamennyiük számára súlyos sokkot jelentett, és teljesen előreláthatatlan volt. Egy ilyen külső körülményre a légi fuvarozónak nincs ráhatása. Az alperes bázisán kívül helyettesítő személyzet nem állt rendelkezésre. A helyettesítő személyzet az aznapi első járattal 11 óra 25 perckor indult Lisszabonból Stuttgartba, ahova 15 óra 20 perckor érkezett meg. Ezt követően az utasokat a

MUNKADOKUMENTUM

lehető leghamarabb Lisszabonba szállították a TP593 számú, 16 óra 40 perckor induló helyettesítő járattal.

Az elsőfokú bíróság döntései

6 Az Amtsgericht (helyi bíróság, Németország) az alperest a követelt kártalanítási összeg megfizetésére kötelezte. Indokolásként előadta, hogy az alperes nem hivatkozhat rendkívüli körülmények fennállására, a személyzet valamely tagjának hirtelen súlyos megbetegedéséhez hasonlóan ugyanis egy hirtelen és előre nem látható haláleset is kizárólag a légi fuvarozó működési körébe eső oknak minősül. Nem egy a vállalkozáson kívül álló tényezőről van szó, hanem egy minden munkáltató által viselendő olyan kockázatról, amellyel rendes üzletmenetben számolni kell.

7 Az alperes az ítélettel szemben fellebbezést nyújtott be a Landgericht Stuttgarthoz (stuttgarti regionális bíróság). Az eljáró bírósági tanács előtt ugyanezzel a járattal kapcsolatban folyamatban van két másik, az 5 S 30/21 és az 5 S 32/21 számú eljárás is. A tanács mindhárom eljárást azzal a javaslattal terjeszti a Bíróság elé, hogy egyesítse azokat. Mivel az alapeljárások felperesei nem mindegyik eljárásban ugyanazok a személyek, az eljárásoknak az eljáró bírósági tanács előtti, a szóbeli szakasz lefolytatása és az eljárást befejező határozat meghozatala céljából történő egyesítése a jelen ügyben nem szükséges.

Az előterjesztett kérdés jelentősége a jogvita eldöntése szempontjából és az eljáró bírósági tanács előzetes jogi álláspontja

8 [omissis]

9 A fellebbezés elbírálása az Európai Unió Bíróságának a rendelkező részben megfogalmazott előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre adandó válaszától függ.

10 Azon kérdés megítéléséhez, hogy megilleti-e az adott felperest a törléssel érintett utasok részére fizetendő kártalanítás, a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (3) bekezdésének Bíróság általi értelmezése az irányadó. Miközben az eljáró bírósági tanács által a német ítélkezési gyakorlat körében folytatott kutatásokból részben az az álláspont tűnik ki, amelyet az első fokon eljáró Amtsgericht Nürtingen (nürtingeni helyi bíróság, Németország) is oszt, hogy a légi fuvarozó működési kockázatai közé sorolás okán nem külső hatásra bekövetkező esemény értelmében vett rendkívüli körülményről van szó, (LG Darmstadt [darmstadti regionális bíróság, Németország], 2011. április 6-i határozat – 7 S 122/10 [omissis]; LG Darmstadt [darmstadti regionális bíróság], 2012. május 23-i határozat – 7 S 250/11 [omissis]; AG Frankfurt aM [Frankfurt am Main-i helyi bíróság, Németország], 2011. május 20-i határozat – 31 C 245/11 [omissis]), az ezzel a témával kapcsolatos holland ítélkezési gyakorlat – amennyire az eljáró bírósági tanács meg tudja ítélni – abba az irányba változott, amely a személyzet

MUNKADOKUMENTUM

valamely tagjának hirtelen megbetegedését már egy kívülről jövő és a légi fuvarozó által nem befolyásolható eseménynek tekinti (Rechtbank Noord-Holland, 2020. október 28-i határozat - ECLI:NL:RBNHO:2020:8758, ellentétben a Rechtbank Noord-Holland 2020. március 11-i határozatával, - ECLI:NL:RBNHO:2020:2920, amely szintén arra hivatkozik, hogy ez a szervezet kockázatai közé tartozik).

11 A francia Légifrance adatbázisban végzett kutatás során fellelt, a Cour de Cassation (semmítőszék, Franciaország) 2020. február 5-i ítéletében (19-12.294, ECLI:FR:CCASS:2020:C100113) szintén azzal az indokolással utasították el egy pilóta betegségének vagy indiszponáltságának rendkívüli körülmény fennállásaként történő minősítését, hogy nem rendkívüli eseményről van szó (5. pont).

12 Az eljáró bírósági tanács hajlik arra az értelmezésre, hogy a légi fuvarozó főszabály szerint felelős azért, hogy alkalmazottai repülésre alkalmas állapotban legyenek, és rendelkezésre álljanak, és ennélfogva alapvetően köteles bizonyos számú helyettesítő személyzetet rendelkezésre tartani. Tekintettel azonban arra, hogy a kérdés az európai ítélkezési gyakorlatban és a jogirodalomban is vitás, és mivel erről eddig sem a német legfelsőbb bírói fórum, a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország), sem az Európai Unió Bírósága nem döntött, az eljáró bírósági tanács a jogvitát ez utóbbi elé terjeszti előzetes döntéshozatalra.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM