A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2023. május 11.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A légiutasok kártalanítása a járat törlése esetén – Az 5. cikk (3) bekezdése – A kártalanítási kötelezettség alóli mentesülés – A »rendkívüli körülmények« fogalma – A hajózó személyzetnek az egyik, a járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen tagja betegség vagy elhalálozás miatti váratlan távolléte”

A C-156/22–C-158/22. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott három előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landgericht Stuttgart (stuttgarti regionális bíróság, Németország) a Bírósághoz 2022. február 17-én érkezett, 2022. február 3-i határozataival terjesztett elő

a **TAP Portugal**

és

a **flightright GmbH** (C-156/22),

a **Myflyright GmbH** (C-157/22 és C-158/22)

között folyamatban lévő eljárásokban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Jürimäe tanácselnök, M. Safjan (előadó), N. Piçarra, N. Jääskinen és M. Gavalec bírák,

főtanácsnok: L. Medina,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a TAP Portugália képviseletében K. Brecke, B. Liebert és U. Steppler Rechtsanwälte,

– a flightright GmbH képviseletében M. Michel és R. Weist Rechtsanwälte,

– a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

– a portugál kormány képviseletében P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, L. Guerreiro és P. Pisco Santos, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében G. Braun, G. Wilms és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2023. február 9-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek a visszautasított beszállás és légijáratok 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. cikke (3) bekezdésének értelmezésére vonatkoznak.

2 E kérelmeket a TAP Portugal (a továbbiakban: TAP) és a flightright GmbH (C-156/22. sz. ügy), valamint a Myflyright GmbH (C-157/22. és C-158/22. sz. ügyek) között az utasok a 261/2004 rendelet szerinti, egy járatnak a másodpilóta váratlan halálát követő törlése miatti kártalanításhoz való joga tárgyában folyamatban lévő jogviták keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

3 A 261/2004 rendelet (1), (14) és (15) preambulumbekezdése kimondja:

„(1) Szükséges, hogy az [Európai] Közösség fellépése a légiközlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

[…]

(14) […] [A]z üzemeltető légifuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légijárat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légifuvarozó működését befolyásolják.

(15) Különleges körülmények [helyesen: Rendkívüli körülmények] fennállásának kellene [helyesen: kell] tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet [helyesen: jelentős késedelmet], egyéjszakás késedelmet, illetve a légi jármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.»

4 E rendeletnek a „Járat törlése” címet viselő 5. cikke ekképp rendelkezik:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[…]

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha:
   i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy
   ii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy órás késéssel érjék el; vagy
   iii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órás késéssel érjék el.

[…]

(3) Az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést [helyesen: kártalanítást] fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

[…]”

5 Az említett rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártalanítást kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra;

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra;

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra.

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.”

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

6 A három egyesített ügy egy és ugyanazon járat törlésére vonatkozik, mivel az érintett utasok az e járat törléséből eredő jogaikat átruházták a flightright (C-156/2. sz. ügy), illetve a Myflyright (C-157/22. és C-158/22. sz. ügy) társaságokra, amelyek jogi segítséget nyújtanak a légi utasoknak.

7 2019. július 17-én a TAP-nak mint üzemeltető légi fuvarozónak a Stuttgartból (Németország) Lisszabonba (Portugália) tartó járatot kellett üzemeltetnie, amelynek indulását 6 óra 05 percre tervezték.

8 Ugyanezen a napon, 4 óra 15 perckor a másodpilótát, akinek az érintett járatot kellett volna teljesítenie, holtan találták stuttgarti szállodai szobájában. Ez a teljes hajózó személyzet számára súlyos sokkot jelentett, és repülésre való alkalmatlanságot jelentettek. Mivel nem állt rendelkezésre helyettesítő személyzet a TAP bázisán kívül, a 6 óra 05-kor induló járatot törölték. Ezt követően a helyettesítő hajózó személyzet 11 óra 25 perckor indult Lisszabonból Stuttgartba, ahova 15 óra 20 perckor érkezett meg. Az utasokat végül egy 16 óra 40-kor induló járat szállította el Lisszabonba.

9 A TAP arra hivatkozva tagadta meg, hogy kifizesse a flightright és a Myflyright számára a 260/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében előírt kártalanítást, hogy a másodpilóta váratlan halála az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül.

10 A szóban forgó három ügyben az Amtsgericht Nürtingen (nürtingeni helyi bíróság, Németország) a TAP–ot e kártalanítás megfizetésére kötelezte azzal az indokkal, hogy a hajózó személyzet valamely tagjának hirtelen súlyos megbetegedéséhez (a továbbiakban: váratlan megbetegedés vagy halál) hasonlóan egy hirtelen és előre nem látható haláleset nem minősül a szóban forgó üzemeltető légi fuvarozót érintő külső eseménynek, mivel az a légi fuvarozó tevékenységével járó kockázatok körébe tartozik.

11 A TAP fellebbezést nyújtott be a Landgericht Stuttgarthoz (stuttgarti regionális bíróság), a kérdést előterjesztő bírósághoz. Ez utóbbi bíróság kifejti, hogy kutatásai szerint a német ítélkezési gyakorlat egy része, amint a francia Cour de cassation is, egyetért az Amtsgericht Nürtingen (nürtingeni helyi bíróság) által követett megközelítéssel. Ezzel szemben egy holland bíróság nemrégiben úgy ítélte meg, hogy a hajózó személyzet valamely tagjának váratlan betegségét egy kívülről jövő és a légi fuvarozó által nem befolyásolható eseménnyel egyenértékűnek kell tekinteni.

12 A kérdést előterjesztő bíróság, mivel úgy ítéli meg, hogy a légi fuvarozónak főszabály szerint biztosítania kell személyzetének a repülésre való alkalmasságát és rendelkezésre állását, és ezért főszabály szerint bizonyos helyettesítő személyzettel is rendelkeznie kell, mindazonáltal megjegyzi, hogy a szóban forgó problémakör mind az európai ítélkezési gyakorlatban, mind pedig a szakirodalomban vitatott.

13 E körülmények között a Landgericht Stuttgart (stuttgarti regionális bíróság) úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és az előtte folyamatban lévő három ügyben előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a [261/2004 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 hajózó 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?”

14 A Bíróság elnöke 2022. április 4-i határozatával az eljárás írásbeli és a szóbeli szakaszának lefolytatása, valamint az ítélet meghozatala céljából egyesítette a C-156/22–C-158/22. sz. ügyeket.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

15 A kérdést előterjesztő bíróság az előtte folyamatban lévő három ügyben azonos módon megfogalmazott kérdésével lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, hogy a hajózó személyzetnek az egyik, a járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen tagja betegség vagy elhalálozás miatti olyan váratlan távolléte, amely röviddel e járat tervezett indulását megelőzően következett be, az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozik.

16 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében egy járat törlése által érintett utasoknak joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz, e rendelet 7. cikkének (1) bekezdésével összhangban, kivéve, ha őket erről a járattörlésről előzetesen értesítették az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i.–iii. alpontjában előírt határidőkön belül.

17 A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése, e rendelet (14) és (15) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezve mindazonáltal felmenti az üzemeltető légi fuvarozót e kártalanítási kötelezettség alól, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan „rendkívüli körülmények” okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

18 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 (2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2320, 23. pont, 2022. július 7–i SATA International – Azores Airlines ítélet [Az üzemanyag–ellátórendszer hibája], C-308/21, EU:C:2022:533, 20. pont).

19 Mindemellett, tekintettel egyrészt e rendelet céljára, amely – amint azt (1) preambulumbekezdése kimondja – az utasok magas szintű védelmének biztosítása, másrészt arra, hogy az említett rendelet 5. cikkének (3) bekezdése eltér a légi járatuk törlése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanításhoz való jog elvétől, a „rendkívüli körülmények” e rendelkezés értelmében vett fogalmát szigorúan kell értelmezni (2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2320, 24. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

20 Először is azt kell meghatározni, hogy a hajózó személyzet egyik, a járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen tagjának betegség vagy elhalálozás miatti, a járat tervezett indulását röviddel megelőzően bekövetkezett váratlan távolléte jellegénél vagy eredeténél fogva olyan eseménynek minősülhet-e, amely nem tartozik az üzemeltető légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe.

21 E tekintetben meg kell állapítani, hogy egy üzemeltető légi fuvarozó személyzetére vonatkozó intézkedések az említett légi fuvarozó tevékenységei rendes irányításának körébe tartoznak. E a helyzet egy ilyen fuvarozó személyzetének munkafeltételeire és díjazására vonatkozó intézkedések esetében (2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2021:226, 29. pont), amelyek magukban foglalják a hajózó személyzet és a személyzet munkaidejének tervezésére vonatkozó intézkedéseket.

22 Következésképpen az üzemeltető légi fuvarozók tevékenységük végzése során rendszeresen szembesülhetnek a személyzetnek egy járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen egyik vagy több tagja – akár röviddel a járat indulását megelőzően is fellépő – betegség vagy elhalálozás miatti váratlan távollétével. Egy ilyen távollét kezelése tehát szervesen kapcsolódik a hajózó személyzet és a személyzet munkaideje tervezésének kérdéséhez, így az ilyen váratlan esemény az üzemeltető légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik.

23 Meg kell továbbá állapítani, hogy amennyiben – mint a jelen ügyben is – a távollét oka a személyzet egyik, a járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen tagja nem sokkal a járat indulása előtt bekövetkezett váratlan elhalálozása, az ilyen helyzet – bármennyire tragikus és végzetes is – jogi szempontból nem különbözik attól a helyzettől, amelyben a légi járat nem üzemeltethető amiatt, hogy a személyzet egyik ilyen tagja röviddel a járat indulása előtt váratlanul megbetegszik. Ennek megfelelően magának a hajózó személyzet egy vagy több tagjának betegség vagy elhalálozás miatti távolléte minősül e fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó eseménynek, még akkor is, ha az váratlan, nem pedig e távollét pontos orvosi oka, így e fuvarozónak a hajózó személyzet és a személyi állomány munkaideje tervezése keretében számítania kell az ilyen váratlan események bekövetkeztére.

24 Egyébiránt az a tény, hogy egy ilyen váratlan távollétre akkor kerül sor, amikor a hajózó személyzet érintett tagja teljes mértékben eleget tett az alkalmazandó szabályozásban előírt rendszeres orvosi vizsgálatoknak, nem kérdőjelezheti meg a jelen ítélet 22. pontjában szereplő következtetést. Ugyanis bármely személy, a rendszeres orvosi vizsgálatokat sikeresen teljesítő személyeket is beleértve, bármikor váratlan betegség vagy halál áldozatává válhat.

25 Mivel a jelen ítélet 18. pontjában említett két együttes feltétel közül az első nem teljesül, nem szükséges megvizsgálni a második feltétel teljesülését.

26 A fenti indokokra figyelemmel a mind a három alapeljárásban azonos módon előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a hajózó személyzetnek az egyik, a járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen tagja betegség vagy elhalálozás miatti olyan váratlan távolléte, amely röviddel e járat tervezett indulását megelőzően következett be, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába.

A költségekről

27 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

A visszautasított beszállás és légijáratok 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 5. cikkének (3) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

a hajózó személyzetnek az egyik, a járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen tagja betegség vagy elhalálozás miatti olyan váratlan távolléte, amely röviddel e járat tervezett indulását megelőzően következett be, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába.

Aláírások