



Határozatok Tára

EVGENI TANCHEV
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2018. április 12.¹

**C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-254/17., C-274/17., C-275/17.,
C-278/17–C-286/17. és C-290/17–C-292/17. sz. egyesített ügyek**

**Helga Krüsemann,
Gabriele Heidenreich,
Doris Manneck,
Rita Juretschke (C-195/17),
Thomas Neufeldt,
Julia és Gabriel Neufeldt, törvényes képviselőik: szüleik,
Sandra és Thomas Neufeldt (C-197/17),
Ivan Wallmann (C-198/17),
Rita Hoffmeyer,
Rudolf Meyer (C-199/17),
Susanne de Winder (C-200/17),
Holger és Nicole Schlosser (C-201/17),
Peter Rebbe,
Hans-Peter Rebbe,
Harmine Rebbe (C-202/17),
Eberhard Schmeer (C-203/17),
Brigitte Wittmann (C-226/17),
Reinhard Wittmann (C-228/17),
Regina Lorenz,
Prisca Sprecher (C-254/17),
Margarethe Yüce,
Ali Yüce,
Emin Yüce,
Emre Yüce (C-274/17),
Friedemann Schoen,
Brigitta Schoen (C-275/17),
Susanne Meyer,
Sophie Meyer,
Jan Meyer (C-278/17),
Thomas Kiehl (C-279/17),
Ralph Eßer (C-280/17),
Thomas Schmidt (C-281/17),
Werner Ansorge (C-282/17),
Herbert Blesgen (C-283/17),
Simone Künnecke,
Thomas Küther,
Antonia Künnecke,
Moritz Künnecke (C-284/17),
Marta Gentile,**

¹ Eredeti nyelv: angol.

**Marcel Gentile (C-285/17),
Gabriele Ossenbeck (C-286/17),
Angelina Fell,
Florian Fell,
Vincent Fell (C-290/17),
Helga Jordan-Grompe,
Sven Grompe,
Yves-Felix Grompe,
Justin Joel Grompe (C-291/17),**

kontra

TUIfly GmbH

(az Amtsgericht Hannover [hannoveri helyi bíróság, Németország] által benyújtott 24 előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

valamint

EUflight.de GmbH (C-292/17)

kontra

TUIfly GmbH

(az Amtsgericht Düsseldorf [düsseldorfi helyi bíróság, Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Az 5. cikk (3) bekezdése – A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás – A »rendkívüli körülmények« fogalma – A légi személyzet jelentős részének távolléte betegszabadságnak álcázott úgynevezett »vad sztrájk« miatt – Okozati összefüggés – Elkerülhetőség”

I. Bevezetés

1. A betegszabadságnak álcázott úgynevezett „vad sztrájk”² a 261/2004/EK rendelet³ 5. cikkének (3) bekezdése szerinti olyan „rendkívüli körülménynek” minősül-e, amely miatt a légi fuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni azon utasoknak, akiknek ennek következtében késik a járatuk, vagy törlik azt?

2. Lényegében ez a fő kérdés, amelyet a Bíróságnak meg kell vizsgálnia az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság, Németország) és az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) által benyújtott ezen, egyesített előzetes döntéshozatal iránti kérelmekben, amely bíróságokhoz több utas kártalanítás iránti keresetet nyújtott be a 261/2004 rendelet alapján, miután járatukat törölték vagy az jelentősen késett amiatt, hogy a légi fuvarozó légi személyzete szokatlanul nagy arányban betegszabadságon volt.

2 A <http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html> oldal a „grève sauvage” fogalmát a következőképpen határozza meg: „grève déclenchée en dehors d’un mot d’ordre d’un syndicat”. A <https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike> oldalon a Cambridge dictionary a „wildcat strike” fogalmát a következőképpen határozza meg: „a sudden strike (= act of refusing to work as a protest) without warning by the workers and often without the official support of the unions”. A vad sztrájk uniós jogi megvitatásához lásd: Alan Bogg, „Viking and Laval: The International Labour Law Perspective” in Mark R. Freeland és Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond* (2014, Hart Publishing) 41–74. o.

3 A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú [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.; a továbbiakban: 261/2004 rendelet).

3. Így a jelen ügy lehetőséget biztosít a Bíróság számára, hogy továbbalakítsa a 261/2004 rendelet értelmezésére vonatkozó ítélkezési gyakorlatát, amely rendelet – nem szabad elfelejtenünk – kézzelfogható hatással van az Európai Unió polgárainak, valamint az Európai Unió határain belül utazó minden személynek az életére.

II. Jogi háttér

4. A 261/2004 rendelet (1), (2), (14) és (15) preambulumbekzdése a következőket mondja ki:

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

(2) A beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

[...]

(14) A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok, és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.

(15) Különleges körülmények [helyesen: rendkívüli körülmények] fennállásának kellene tekinteni, ha egy légi forgalmi 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.”

5. A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Az üzemeltető légi fuvarozó 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.”

III. Az alapügy tényállása és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

A. Az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) előzetes döntéshozatal iránti kérelme

6. Az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) előtt folyamatban lévő 24 ügy felperese a TUIfly GmbH-nál (a továbbiakban: TUIfly), egy hannoveri (Németország) székhelyű légi fuvarozónál foglalt járatot. A felperesek kártalanítást követelnek a TUIfly-tól a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján,⁴ mivel 2016. október 3. és 2016. október 8. között járatukat törölték, vagy az jelentősen késett.

⁴ A járatkésés vagy járat törlés esetén alkalmazható kártalanítás mértékét lásd az alábbi 38. pontban.

7. A szóban forgó járat törléseket vagy járatkéséseket egy 2016 októberének elején történt esemény okozta, amikor is a TUIfly légi személyzetének jelentős része hirtelen beteget jelentett, minek eredményeként összesen több mint 100 járatot törölni kellett, még több pedig jelentősen késett.

8. Ez a betegszabadság-hullám azután történt, hogy a TUIfly vezetősége 2016. szeptember 30-án közölte a munkavállalókkal a jövőre vonatkozó átszervezési terveket, amelyeket erős ellenzés övezett.

9. Az előzetes döntéshozatalra utaló végzés szerint a TUIfly betegállománya a pilótafülke személyzetéből és a kabinszemélyzetből álló munkavállalóinak általában körülbelül 10%-át teszi ki. Miután azonban a TUIfly vezetősége 2016. szeptember 30-án bejelentette az átszervezési intézkedéseket, a TUIfly betegállományában lévők száma az egekbe szökött, különösen 2016. október 3. és 2016. október 9. között, 2016. október 7-én érve el a csúcspontot, amikor is a pilótafülke személyzetének 89%-a és a kabinszemélyzet 62%-a betegség miatt távol maradt.

10. Ennek következtében 2016. október 3-án a TUIfly teljesen eltért az eredeti menetrendjétől, és egy újat hozott létre. A TUIfly emellett más légitársaságok subcharter járatait vette igénybe, és szabadságon lévő munkavállalókat hívott vissza.

11. A személyzeti kiesések miatt 2016. október 3-án 24 légi járat jelentős késéssel közlekedett. 2016. október 4-én 7 járatot töröltek, és 29 járat közlekedett jelentős késéssel. 2016. október 5-étől a légi járatok nagy részét törölték. 2016. október 7-én és 8-án a TUIfly a Németországból a célterületekre közlekedő összes légi járatot törölte, azt feltételezve, hogy már nem biztosítható az utasok visszaszállítása a nyaralások végén.

12. 2016. október 7-én a TUIfly vezetősége tájékoztatta a munkavállalóit, hogy az átszervezési terveket illetően megegyezésre jutott az üzemi tanáccsal. Ezt követően a betegállományban lévő légi személyzet létszáma a normális szintre csökkent.

13. Az alapeljárásban a TUIfly azt állítja, hogy nem köteles kártalanítást fizetnie a felpereseknek, mivel a szóban forgó járat törléseket vagy járatkéséseket a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti „rendkívüli körülmények” okozták. A felperesek azt állítják, hogy a TUIfly nem mentesül a kártalanítás megfizetése alól, mivel a szóban forgó események nem minősülnek rendkívüli körülményeknek, és észszerű intézkedések mellett elkerülhetők lettek volna.

14. E körülmények között az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) felfüggesztette mind a 24 eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

- „(1) A [261/2004] rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül-e az, ha az üzemeltető légi fuvarozó személyzetének a légi járatok működése szempontjából jelentős része betegszabadság miatt távol marad? Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Milyen mértékűnek kell lennie a távollévők arányának ahhoz, hogy az említett körülmény vélelmezhető legyen?
- (2) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén: A [261/2004] rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül-e az üzemeltető légi fuvarozó személyzetének a légi járatok működése szempontjából jelentős részének spontán távolléte, ha annak oka munkajogi és kollektív munkajogi szempontból nem igazolt munkabeszüntetés („vad sztrájk”)? A második kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Milyen mértékűnek kell lennie a távollévők arányának ahhoz, hogy az említett körülmény vélelmezhető legyen?
3. Az első vagy a második kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Magánál a törölt légi járatnál kell fennállnia a rendkívüli körülménynek, vagy az üzemeltető légi fuvarozó jogosult üzemgazdasági megfontolásokból új menetrendet felállítani?

4. Az első vagy a második kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Az elkerülhetőség szempontjából a rendkívüli körülménynek vagy pedig a rendkívüli körülmény bekövetkezéséből fakadó következményeknek van jelentőségük?”

B. Az Amtsgericht Düsseldorf (düссeldorf-i helyi bíróság) előzetes döntéshozatal iránti kérelme

15. Az Amtsgericht Düsseldorf (düссeldorf-i helyi bíróság) előtt folyamatban lévő alapeljárásban az egyetlen felperes a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján kártalanítás iránti keresetet indított a TUIfly ellen. Az előzetes döntéshozatalra utaló végzésből kiderül, hogy a felperes, az EUflight.de ezt az igényt azon utas nevében érvényesíti, aki számára engedményezte a 2016. október 7-i törölt járata alapján az említett rendelet szerinti kártalanítási jogait.

16. Az előzetes döntéshozatalra utaló végzés szerint az Amtsgericht Düsseldorf (düссeldorf-i helyi bíróság) feltételezi, hogy a személyzet tagjai nagy részének hirtelen betegszabadsága a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” minősül, függetlenül attól, hogy az valós betegséhullámnak vagy úgynevezett „vad sztrájkknak” tudható-e be. Ugyanakkor a kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak azt illetően, hogy elegendő okozati összefüggés áll-e fenn az említett rendkívüli körülmények és a járatotrlés között, mivel ez utóbbira a TUIfly menetrendjének 2016. október 2-án hatályba lépő általános átszervezésével összefüggésben került sor. A kérdést előterjesztő bíróság egyebek mellett rámutat, hogy mivel a TUIfly nem jelöli meg, hogy a szóban forgó járatra konkrétan mely személyzet volt beosztva, a rendkívüli körülményekre hivatkozva kizárólag akkor mentesülne a kártalanítási kötelezettség alól, ha az említett körülmények és a járatotrlés közötti okozati összefüggést tágan kell értelmezni.

17. E körülmények között az Amtsgericht Düsseldorf (düссeldorf-i helyi bíróság) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„Akkor is a [261/2004] rendelet 5. cikke (3) bekezdésének értelmében vett rendkívüli körülményeknek tudható be valamely légi járat törlése, ha a körülmények (a jelen ügyben: „vad sztrájk” vagy „betegséhullám”) csak közvetetten érintik a szóban forgó légi járatot azáltal, hogy a légi fuvarozót a teljes repüléstervezés átszervezésére készítetik, az említett átszervezés pedig az adott légi járat tervszerű törlésével jár? Akkor is mentesülhet-e a légi fuvarozó a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése alapján, ha a szóban forgó légi járat az átszervezés hiányában üzemeltethető lett volna, mivel az említett légi járatra beosztott személyzet rendelkezésre állt volna, ha az átszervezéssel nem osztják be másik légi járatokra?”

IV. A Bíróság előtti eljárás

18. A Bíróság eljárási szabályzatának 54. cikke értelmében az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett 24 előzetes döntéshozatal iránti kérelem és az Amtsgericht Düsseldorf (düссeldorf-i helyi bíróság) által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem az eljárás írásbeli és szóbeli szakaszának lefolytatása céljából egyesítve lett.⁵

19. Az egyesített ügyek közül kilenc ügyben a felperesek képviselői,⁶ a TUIfly, a német és a lengyel kormány, valamint a Bizottság írásbeli észrevételeket nyújtott be.

5 Megjegyzem, hogy az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek száma eredetileg 28 volt, azonban a C-196/17., a C-276/17. és a C-277/17. sz. ügyekben szereplő 3 előzetes döntéshozatal iránti kérelmet visszavonták, és így 25 ügy maradt. Megjegyzem továbbá, hogy az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett C-307/17., C-311/17., C-316/17., C-317/17., C-352/17–C-362/17., C-394/17., C-403/17., C-409/17. és a C-429/17. sz. ügyben előterjesztett 19 előzetes döntéshozatal iránti kérelem – amelyek közül az egyiket, a C-352/17. sz. ügyet visszavonták – a Bíróság eljárási szabályzatának 55. cikke értelmében felfüggesztésre került addig, amíg a Bíróság a jelen ügyben ítéletet nem hoz.

6 C-197/17., C-198/17., C-201/17., C-203/17., C-254/17., C-275/17., C-280/17., C-284/17. és C-292/17. sz. ügy.

20. Az egyesített ügyek közül 11 ügyben a felperesek képviselői,⁷ a TUIfly, a francia kormány, a német kormány, valamint a Bizottság részt vett a 2018. január 25-i tárgyaláson.

V. Elemzés

21. Elemzésem három fő részből áll. Először is leírom a Bíróság elé terjesztett kérdések vizsgálatára vonatkozó előzetes megjegyzésemet. Másodszor foglalkozom a TUIfly által az elfogadhatósággal kapcsolatban előjáróban felvetett kérdésekkel. Harmadszor pedig rátérek az előterjesztett négy kérdés lényegi részére, miután áttekintettem a Bíróságnak a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésére vonatkozó ítélezési gyakorlatát, amely áttekintés magyarázatot nyújt az azt követő értékelésre.

A. Előzetes megjegyzés

22. Az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) az általa feltett négy kérdéssel lényegében azt kérdezi, hogy az olyan, betegszabadságnak álcázott ügynevezett „vad sztrájk”, amely közvetlenül vagy közvetve járatotrlést vagy jelentős késéseket okozott, a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti „rendkívüli körülményeknek” minősül-e, mentesítve ezzel a légi fuvarozót az alapeljárásban szereplő utasok kártalanításának kötelezettsége alól.

23. A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerint az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles 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”.

24. Következésképpen a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése alapján a légi fuvarozónak három fő elemet kell bizonyítania ahhoz, hogy az ott szereplő mentesülés rá alkalmazható legyen: 1. a „rendkívüli körülmények” fennállását; 2. a járatotrlést vagy jelentős késedelmet a rendkívüli körülmények „okozták”; 3. a rendkívüli körülményeket „minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni”.⁸

25. Az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által feltett négy kérdés mindhárom feltételre vonatkozik. Az első és második kérdés az első feltételre vonatkozik, nevezetesen, hogy a betegség hullám vagy az ügynevezett „vad sztrájk” „rendkívüli körülményeknek” minősül-e. A harmadik kérdés a második feltételre vonatkozik az okozati összefüggést illetően, vagyis hogy elegendő-e, hogy a rendkívüli körülmények csupán közvetetten okozták a járatotrlést vagy a jelentős késéseket azáltal, hogy a TUIfly átszervezte a menetrendjét. A negyedik kérdés a harmadik feltételre vonatkozik, vagyis hogy vajon lehetséges lett volna magukat a rendkívüli körülményeket vagy azok következményeit „elkerülni”.

26. Az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) által feltett egyetlen kérdés arra irányul, hogy feltételezve, hogy a betegség hullám vagy az ügynevezett „vad sztrájk” „rendkívüli körülményeknek” minősül, akkor is a rendkívüli körülmények okozzák-e a járatotrlést, ha csak közvetetten érintik a szóban forgó járatot, mivel a szóban forgó járat személyzete valójában elérhető volt, és a járat közlekedett volna, ha a TUIfly nem végzi el az általános átszervezést, és jelöli ki a szóban forgó járat személyzetét más járatokra az említett rendkívüli körülmények miatt.

27. Ennek megfelelően az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) által előterjesztett kérdés nagyon hasonlít az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által feltett harmadik kérdésre. Ezért az alábbi elemzésemben ezeket együtt fogom tárgyalni.

⁷ C-197/17., C-198/17., C-201/17., C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-254/17., C-275/17., C-282/17., C-283/17. és C-292/17. sz. ügy. Vagyis a Bíróság elé írásbeli észrevételeket terjesztő felperesi képviselők a tárgyaláson is részt vettek, kivéve a C-280/17. és a C-284/17. sz. ügyeket. A C-226/17., C-228/17., C-282/17. és C-283/17. sz. ügyben a felperesi képviselők csupán szóbeli észrevételeket terjesztettek a Bíróság elé.

⁸ Lásd például: Sharpston főtanácsnok Kramme ügyre vonatkozó indítványa, C-396/06, EU:C:2007:555, 31. pont.

B. Az elfogadhatóságról

28. A TUIfly szerint az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem részben elfogadhatatlan. Állítása szerint az első és a második kérdés túllép az alapeljárás tárgyán, mivel az említett kérdések a légi fuvarozó teljes személyzete körében feltételezi a betegszabadságok magas arányát, holott az alapeljárás csak a légi személyzet, vagyis a pilóták, a hoszteszek és légiutas-kísérők körében jelentkező nagyarányú betegszabadságra vonatkozik. Azzal érvel továbbá, hogy az első és második kérdés, amikor arra keres útmutatást, hogy a távollétnek milyen arányúnak kell lennie ahhoz, hogy rendkívüli körülménynek minősüljön, a tények értékelésére vonatkozik, ami a nemzeti bíróság feladata, nem pedig a jelen Bíróságé. Ezenfelül a TUIfly azt állítja, hogy a harmadik kérdés nem függ össze az alapeljárás szerinti jogvita tárgyával, mivel a TUIfly nem „üzemgazdasági megfontolásokból” állított fel új menetrendet, és a szóban forgó kérdés mindenképpen túlságosan elvont.

29. Megjegyzem továbbá, hogy habár a német kormány az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel kapcsolatban nem emelt elfogadhatatlansági kifogást, megjegyzi azonban, hogy az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett első kérdésre adandó válasz nem döntő jelentőségű az alapeljárásban szereplő jogvita kimenetele szempontjából, mivel a TUIfly légi személyzete körében nem tömeges megbetegedés fordult elő, hanem úgynevezett „vad sztrájk”.

30. Véleményem szerint az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előterjesztett kérdések elfogadhatók.

31. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a nemzeti bíróság által saját felelősségére meghatározott jogszabályi és ténybeli háttér alapján – amelynek helytállóságát a Bíróság nem vizsgálhatja – az uniós jog értelmezésére vonatkozóan előterjesztett kérdések releváns voltát vélelmezni kell. A Bíróság csak akkor utasíthatja el a nemzeti bíróság által előterjesztett kérelmet, ha az uniós jog kért értelmezése nyilvánvalóan semmilyen összefüggésben nincs az alapügy tényállásával vagy tárgyával, ha a probléma hipotetikus jellegű, vagy ha nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli vagy jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson.⁹

32. Ezenfelül az említett vélelem nem dönthető meg pusztán azon körülmény alapján, hogy az alapeljárás valamelyik fele bizonyos tényeket vitat, amelyek helytállóságának vizsgálata nem a Bíróság feladata, és amelyektől az említett eljárás tárgyának meghatározása függ.¹⁰

33. A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló végzésből és a kérdést előterjesztő bíróság által megfogalmazott első és második kérdés kontextusából kiderül, hogy az említett kérdések a TUIfly légi személyzetére vonatkoznak. Az nem vitatott, hogy az alapokmány 23. cikke szerinti érdekelték hatékonyan elő tudták adni álláspontjukat e kérdésekre vonatkozóan.

34. Ugyanakkor nem nyilvánvaló, hogy az előterjesztett kérdések nem kapcsolódnak az alapeljárás tényállásához vagy céljához. Emellett az előzetes döntéshozatalra utaló végzésben semmi nem utal arra, hogy a kérdések tisztán hipotetikus problémára irányulnának.

35. Ennek megfelelően nem áll rendelkezésre elegendő indok, amely alapján megdönthető lenne az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések releváns voltának vélelme.

⁹ Lásd: 2017. december 14-i Avon Cosmetics ítélet, C-305/16, EU:C:2017:970, 59. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

¹⁰ 2016. szeptember 22-i Breitsamer und Ulrich ítélet, C-113/15, EU:C:2016:718, 34. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

C. Az ügy érdeméről

1. A 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének áttekintése

36. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következik, hogy a légi utasoknak jogokat biztosító rendelkezésektől való eltérést megszorítóan kell értelmezni.¹¹ Ugyanakkor emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet elfogadásával a jogalkotónak az volt a célja, hogy egyensúlyba hozza a légi utasok és a légi fuvarozók érdekeit.¹² Ebből kiindulva a Bíróság a következőképpen értelmezte a légi fuvarozók „rendkívüli körülmények” esetén – amelynek fogalmát a 261/2004 rendelet nem határozza meg – történő mentesülését az arra irányuló kötelezettségét alól, hogy kártalanítást fizessenek a járattörlések és jelentős késések után.

37. A Bíróság elutasította azokat az érveket, miszerint a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésének értelmezése során a légi fuvarozók rendkívüli pénzügyi terheinek kiemelt szerepet kellene kapniuk, rámutatva, hogy az ítélkezési gyakorlat tanúsága szerint a légi utasokat is magában foglaló fogyasztók védelmével kapcsolatos célkitűzés jelentősége igazolhatja az egyes gazdasági szereplők által elszenvedett – akár jelentős mértékű – hátrányos gazdasági következményeket.¹³

38. A Bíróság megjegyezte, hogy a kártalanítás összege – amelyet az érintett légi járat által megtett távolságtól függően 250, 400 és 600 euróban rögzítettek – a 261/2004 rendelet 7. cikke (2) bekezdésének c) pontja értelmében akár 50%-kal is csökkenthető, ha a késés, az említett rendelet 7. cikke (2) bekezdése a) és b) pontjának a hatálya alá nem tartozó légi járat esetében, nem éri el a négy órát,¹⁴ és hogy a 261/2004 rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy a fuvarozók a kárt okozó személyektől – harmadik személyeket is beleértve – kártérítést követeljenek, amint azt a hivatkozott rendelet 13. cikke lehetővé teszi. Az ilyen kártérítés így enyhítheti, vagy akár teljes egészében kiegyenlítheti a fenti fuvarozók által e kötelezettségeik teljesítése következtében viselt pénzügyi terhet.

39. Másrészt a Bíróság kimondta, hogy – a fent hivatkozott kártérítési jogra is figyelemmel – nem tűnik észszerűtlennek, hogy a terhet eleve azok a légi fuvarozók viseljék, akikkel az utasok szállítási szerződést kötöttek, amely alapján ez utóbbiak jogosultak az adott járaton utazni, anélkül hogy a járat törlésére vagy késésre kerülne sor.¹⁵

40. A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésének szövegében megállapított szabályt a Bíróság általi értelmezés tovább pontosította. A Bíróság megjegyezte, hogy a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekzdése szerint az ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok, és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek az üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.¹⁶ A Bíróság ebből arra a következtetésre jutott, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményeknek minősíthetők az olyan események, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek.¹⁷ Ennélfogva a Bíróság kimondta, hogy a légi jármű madárral történő ütközése, valamint az ezen ütközés miatti esetleges károsodás a lényegüket tekintve nem a repülőgép működési rendszeréhez kapcsolódnak, jellegüknél vagy

11 2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2012:604, 38. pont. Lásd még: Sharpston főtanácsnok Sturgeon és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:416, 48. pont, ahol a főtanácsnok rámutat, hogy a Bíróság a 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítéletében, C-344/04, EU:C:2006:10, 48. pont, egyértelműen kimondta, hogy a 261/2004 rendelet „közvetlen célja” az utasok védelme.

12 2012. október 23-i Nelson ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 39. pont.

13 Uo., 81. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

14 Uo., 78. pont.

15 Uo., 80. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

16 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 21. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

17 Uo., 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek. Ez az esemény a légi fuvarozó tényleges befolyásán kívül esett.¹⁸ E következtetés során a Bíróság megjegyezte, hogy fontos, hogy „a légi fuvarozókat ne ösztönözzék arra, hogy tartózkodjanak az ilyen esetben megkövetelt intézkedések meghozatalától azzal, hogy légi járataik fenntartását és pontosságát az e járatok biztonságával összefüggő célkitűzéshez képest előnyben részesítsék.”¹⁹

41. Mindamellet a Bíróság megállapította, hogy valamely légi jármű üzemeltetése során az olyan meghibásodás, amelyet a légi jármű bizonyos alkatrészeinek az idő előtti hibája okoz, váratlan eseménynek minősül, ugyanakkor az ilyen meghibásodás a lényegét tekintve a repülőgép rendkívül bonyolult működéséhez kapcsolódik, így a légi fuvarozó tevékenysége keretében ez a váratlan esemény a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik, mivel e fuvarozó rendszeresen szembesül ilyen típusú váratlan műszaki problémákkal. Másrészt az ilyen meghibásodás megakadályozása nem áll az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül.²⁰

42. Végezetül a Bíróság megállapította, hogy „a repülésbiztonságot érintő rejtett gyártási hibák” eredhetnek olyan eseményekből, amelyek nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyek annak tényleges befolyásolási körén *kívül* esnek,²¹ valamint hogy ugyanez igaz a légi járművekben szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károk esetén is.²² A Bíróság azt is megállapította, hogy vulkán kitörése miatt az európai légtér lezárása „rendkívüli körülményeknek” minősül.²³

43. Mindemellet a Bíróság ítélezési gyakorlata megállapította, hogy az uniós jogalkotó járat törlése esetén az utasok kártalanítására vonatkozó kötelezettség alóli mentesülést nem minden rendkívüli körülmény esetén kívánta biztosítani, hanem csak olyanok esetén, amelyeket *minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni*.²⁴

44. Mivel nem minden rendkívüli körülmény mentesítő jellegű, az arra hivatkozni kívánó félnek, jelen ügyben a TUIfly-nak kell bizonyítania továbbá azt, hogy a rendkívüli körülményeket semmiképpen nem lehetett volna elkerülni a helyzetnek megfelelő intézkedésekkel, azaz olyan intézkedésekkel, amelyek e rendkívüli körülmények bekövetkezésének időpontjában megfelelnek különösen az érintett légi fuvarozó által műszakilag és gazdaságilag elviselhető feltételeknek.

45. Ez utóbbi félnek kell ugyanis bizonyítania, hogy – még ha igénybe is vette volna valamennyi személyi vagy tárgyi eszközt és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket – nyilvánvalóan nem tudta volna *elkerülni* – kivéve az adott időpontban a vállalkozásának kapacitásait tekintve elviselhetetlen áldozatok árán –, *hogy a bekövetkezett rendkívüli körülmények a járat törléséhez vezessenek*.²⁵

46. A Bíróság tehát az „észszerű intézkedés” esettől függő és rugalmas koncepcióját rögzítette, és a nemzeti bíróságra hagyta annak értékelését, hogy az adott ügy körülményei között úgy lehet-e tekinteni, hogy a légi fuvarozó megtette a helyzetnek megfelelő intézkedéseket.²⁶

18 Uo., 24. pont.

19 Uo., 25. pont.

20 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 41–43. pont.

21 Kiemelés tőlem.

22 2008. december 22-i Wallentin–Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 26. pont.

23 2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11, EU:C:2013:43, 34. pont.

24 Kiemelés tőlem.

25 2008. december 22-i Wallentin–Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 39–41. pont. Kiemelés tőlem. Lásd még: 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 28. és 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélezési gyakorlat.

26 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 30. pont.

47. A Bíróság megállapította, hogy a légi fuvarozónak a járat tervezésének szakaszában észszerűen figyelembe kell vennie az ilyen körülmények esetleges felmerüléséhez kapcsolódó késés kockázatát.²⁷ Annak elkerülése céljából, hogy ne vezessen a rendkívüli körülmények felmerüléséből eredő minden, akár jelentéktelen késés is feltétlenül a járat törléséhez, az észszerűen eljáró légi fuvarozónak kellő időben akként kell erőforrásait megterveznie, hogy rendelkezzen bizonyos időráhagyással, és lehetőség szerint képes legyen az említett járat teljesítésére, amint a rendkívüli körülmények megszűntek.²⁸

48. Ennek fényében a Bíróság azon utasok vonatkozásában, akik beszállását megtagadták, megállapította, hogy a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekzdéséből következően „rendkívüli körülmények” kizárólag „egy bizonyos légi járművet egy bizonyos napon” érinthetnek, ami nem állhat fenn olyan esetben, amikor valamely utas beszállását a légi járatok egy korábbi légi járatot érintő ilyen körülmények miatti átszervezése indokával utasítják vissza. A „rendkívüli körülmények” fogalma ugyanis a légi fuvarozó kötelezettségeinek korlátozására vagy akár e kötelezettségek alóli mentesítésére irányul, ha a szóban forgó eseményt minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Márpedig, ha e légi fuvarozó egy menetrend szerinti légi járatot a repülőtér személyzetének sztrájkja miatt kényszerül törölni, majd akként határoz, hogy későbbi járatait átszervezi, az semmiképpen nem tekinthető úgy, hogy e légi fuvarozó az említett sztrájk folytán kényszerült egy olyan utas beszállásának visszautasítására, aki az említett járat törlése után két nappal szabályosan jelentkezett beszállásra.²⁹

49. Ilyen előzmények után kérték a Bíróságot annak tisztázására, hogy az úgynevezett „vad sztrájk” a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében „rendkívüli körülményeknek” minősül-e, és ha igen, az milyen következményekkel jár.

2. Az első kérdésre javasolt válasz

50. Ha önmagában vizsgáljuk, az első kérdésre adandó válasz egyértelmű. Egyfelől, a fent összefoglalt ítélkezési gyakorlat alapján egy vállalkozás számára a betegszabadság kezelésére vonatkozó intézkedések meghozatala egy átlagosan egészséges közösségben azon kérdések körébe esik, amelyek a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe és tényleges befolyása alá tartoznak. Másfelől a járvány vagy más közegészségügyi vészhelyzet okozta tömeges távollét nem tartozik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe és tényleges befolyása alá. A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében az előbbi nem minősülne „rendkívüli körülményeknek”, míg az utóbbi igen.

51. Ugyanakkor az ügyiratból és a tárgyaláson elhangzottakból kiderül, hogy az alapeljárásban nem ezek a ténybeli körülmények szerepelnek. Egy betegszabadságnak álcázott, úgynevezett „vad sztrájk” formájában megvalósuló tömeges távollétre került sor. Ennek folytán, míg az első kérdésre – önmagában vizsgálva – főszabály szerint igenlő válasz adandó, ez nem elegendő az alapeljárásban szereplő jogvita megoldásához, amely valójában egy úgynevezett „vad sztrájkon” alapul, nem pedig egy járványon vagy valamely más közegészségügyi vészhelyzeten. Legalábbis ez képezi a kérdést előterjesztő bíróság által kért iránymutatás lényegét.³⁰

27 2011. május 12-i Eglitis és Ratnieks ítélet, C-294/10, EU:C:2011:303, 27. pont.

28 Uo., 28. pont.

29 2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2012:604, 37. pont.

30 Lásd a fenti 28–35. pontot.

52. Ezért azt javaslom, hogy az első kérdésre a Bíróság a következő választ adja:

„Az üzemeltető légi fuvarozó személyzetének a légi járatok működése szempontjából jelentős részének betegszabadság miatti távolléte csak akkor minősül a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett »rendkívüli körülménynek«, ha az járvány vagy más közegészségügyi vészhelyzet okozta valódi betegszabadság miatti távollét. A kérdést előterjesztő bíróságnak kell valamennyi releváns ténybeli körülmény figyelembevételével meghatározni, hogy ilyen körülmények között a távollévők arányának milyen mértéke szükséges ahhoz, hogy a helyzet »rendkívüli körülménynek« minősüljön”.

3. A második kérdésre javasolt válasz

53. Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az úgynevezett „vad sztrájk” a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében „rendkívüli körülménynek” minősül-e. Amennyiben erre a kérdésre igenlő válasz adandó, a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdi, hogy a távollévők arányának milyen mértéke szükséges ahhoz, hogy az rendkívüli körülménynek minősüljön.

54. Amint azt a Bíróság az ítélkezési gyakorlatában egyértelművé tette, valamely uniós jogi rendelkezés értelmezésekor nem csupán annak szövegét kell figyelembe venni, hanem összefüggéseit, és annak a szabályozásnak a céljait is, amelynek részét képezi.³¹ E vonatkozásban valamely közösségi jogi aktus rendelkező része oly módon elválaszthatatlan annak indokolásától, hogy azt szükség esetén az elfogadásához vezető indokok figyelembevételével kell értelmezni.³²

55. Egyfelől a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekkezdése utal arra, hogy biztosítani kell „az utasok magas szintű védelmét”, míg az említett rendelet (2) preambulumbekkezdése szerint a beszállás visszautasítása és légi járat törlése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

56. Másfelől a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekkezdése kimondja, hogy a Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.

57. Így a 261/2004 rendelet célkitűzései abba az irányba mutatnak, hogy a „sztrájkokat” a „rendkívüli körülmények” fogalmába soroljuk. Ezt alátámasztja a Bíróságnak a „rendkívüli körülmények” értelmezésére vonatkozó, fent részletezett eddigi ítélkezési gyakorlata, legalábbis a működési kapacitást érintő jelentős távollét összefüggésében, különösen az úgynevezett „vad sztrájk” vonatkozásában. Mivel a vad sztrájkra a törvényes kereteken kívül kerül sor, nem tartozik a légi fuvarozó tényleges befolyása

31 Lásd például: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

32 Uo., 42. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

alá.³³ Ezt a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésének előkészítő aktusai is alátámasztják. Az előkészítő munkálatok során a „*vis maior*” kifejezést „rendkívüli körülményekre” változtatták. A Tanácsnak a közös álláspontban szereplő kijelentése szerint erre a módosításra a jogi egyértelműség érdekében került sor.³⁴

58. Ezenfelül a jogállamiságon alapuló Unióban az úgynevezett „vad sztrájk” nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe. Nem tekinthetők olyanoknak, mint amelyek a légi fuvarozó működési rendszeréhez oly módon kapcsolódnak, hogy a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartoznak. Ezenfelül azon a véleményen vagyok, hogy attól, hogy a munkavállalókat tájékoztatják egy esetleges átszervezésről, a vad sztrájk nem kerül a TUIfly befolyása alá, tekintettel arra, hogy a vad sztrájk az említett lépésnek nem elkerülhetetlen következménye volt.³⁵

59. Mindemellett ahhoz, hogy a kérdést előterjesztő bíróság számára – valamennyi releváns uniós jogi szempontot magában foglaló – hasznos választ lehessen adni, ismételten emlékeztetni kell arra (lásd a fenti 43–48. pontot), hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata alapján a „rendkívüli körülmények” fennállása önmagában nem elegendő ahhoz, hogy a légi fuvarozó mentesüljön a járatörlés és a jelentős késedelem miatt a 261/2004 rendelet alapján egyébként fizetendő kártalanítás kötelezettsége alól. Az említett rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti mentesülés csak azon rendkívüli körülmények vonatkozásában alkalmazandó, amelyeket akkor sem lehetett volna elkerülni, ha az érintett légi fuvarozó megtett volna minden észszerű intézkedést. Amint azt a fenti 43–48. pontban kifejtettem, a TUIfly-nak kell bizonyítania, hogy nem tudta megelőzni, hogy az a rendkívüli körülmény, amellyel szembesült, járatörléshez vezessen.³⁶

60. Szintén a kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy valamennyi releváns tény alapján meghatározza, hogy az úgynevezett „vad sztrájk” során a távollévők arányának milyen mértéke szükséges ahhoz, hogy a 261/2004 rendelet szerint „rendkívüli körülményeknek” minősüljön.

61. Ezért azt javaslom, hogy a második kérdésre a Bíróság a következő választ adja.

„A 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül az üzemeltető légi fuvarozó személyzetének a légi járatok működése szempontjából jelentős részének spontán távolléte, ha annak oka munkajogi és kollektív munkajogi szempontból nem igazolt munkabeszüntetés (»vad sztrájk«). Ugyanakkor az 5. cikk (3) bekezdése szerinti mentesülés csak azon rendkívüli körülmények vonatkozásában alkalmazandó, amelyeket akkor sem lehetett volna elkerülni, ha az érintett légi fuvarozó megtett volna minden észszerű intézkedést. Ezt a kérdést előterjesztő bíróságnak kell eldöntenie, hasonlóan azon kérdéshez, hogy a távollévők arányának milyen mértéke szükséges ahhoz, hogy vad sztrájk összefüggésében rendkívüli körülményről lehessen beszélni.”

33 A Bizottság 261/2004 rendeletre vonatkozó javaslata a légi fuvarozó „felelőségén” túli kivételes körülményeket említ. Lásd: COM(2001) 784 végleges, 6. o., 20. pont.

34 Sharpston főtanácsnok Kramme ügyre vonatkozó indítványa, C-396/06, EU:C:2007:555, 50. pont, utalva a közös álláspontra, valamint a Parlamentnek címzett 2003. március 25-i közlemény (SEC(2003) 361 végleges), ahol a Bizottság megjegyezte, hogy a 2003. március 18-i 27/2003/EK közös álláspontra (HL 2003. C 125 E., 63. o.) a kártalanításra megállapított feltételek a „kártalanítás és a járatörlések okozta gondok és kényelmetlenség közötti kapcsolatot szorosabbra fűznék”.

35 Megjegyzem továbbá, hogy az a következtetés, miszerint a vad sztrájk rendkívüli körülmény, összhangban van a 261/2004 rendelet módosítására irányuló közelmúltbeli bizottsági javaslattal, amely nem kimerítő jelleggel felsorolja azokat a körülményeket, amelyek a rendelet szempontjából „rendkívüli körülményeknek” minősülnek. E javaslatok közé tartoznak „az üzemeltető légi fuvarozót, illetve alapvető szolgáltatókat, például repülőtereket vagy légi navigációs szolgáltatókat érintő munkahelyi konfliktusok”. Lásd a COM(2013) 130 final 1. melléklete 1. pontjának vii. alpontját, 30. o. Lásd még az Európai Parlament 2014. február 5-i P7_TA(2014) 0092 jogalkotási állásfoglalása 1. melléklete 1. pontjának vii. alpontját: „az üzemeltető légi fuvarozót, illetve alapvető szolgáltatókat, például repülőtereket vagy légi navigációs szolgáltatókat érintő **váratlan** munkahelyi konfliktusok”. Kiemelés az eredetiben.

36 Erre vonatkozóan a tényleges érvényesülés és az egyenértékűség elvének érvényesülése mellett a nemzeti bizonyítási szabályok alkalmazandók. Lásd: Sharpston főtanácsnok Kramme ügyre vonatkozó indítványa, C-396/06, EU:C:2007:555, 63–72. pont.

4. A harmadik kérdésre javasolt válasz

62. Az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság) harmadik kérdésével és az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) az általa előterjesztett kérdésével lényegében azt kérdezi, hogy milyen szoros okozati összefüggésnek kell fennállnia a rendkívüli körülmények és a járattörlés között, és különösen, hogy ez az okozati összefüggés megszakadt-e a TUIfly azon döntésével, hogy a teljes menetrendjét átszervezi.

63. A 261/2004 rendelet (15) preambulumbekzdése szerint különleges körülmények fennállásának kellene tekinteni, ha egy légi forgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú 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.³⁷

64. Azon a véleményen vagyok, hogy a harmadik kérdésre a Bíróságnak a Finnair ítéletben³⁸ (lásd a fenti 48. pontot) tett megállapításai alkalmazandók, miszerint ha a légi fuvarozó egy menetrend szerinti légi járatot a repülőtér személyzetének sztrájkja miatt kényszerül törölni, majd akként határoz, hogy későbbi járatait átszervezi, semmiképpen nem tekinthető úgy, hogy e légi fuvarozó az említett sztrájk folytán kényszerült egy olyan utas beszállásának visszautasítására, aki az említett járat törlése után két nappal szabályosan jelentkezett beszállásra. Más szavakkal, a rendkívüli körülményeknek a járattörlés idején kell fennállniuk, és nem terjednek ki a rendkívüli körülmények alapján kidolgozott új menetrendekre. Ez ahhoz szükséges, hogy a Bíróság ítélezési gyakorlatában a légi fuvarozókra meghatározott azon kötelezettség teljesüljön, miszerint az észszerűen eljáró légi fuvarozónak kellő időben akként kell erőforrásait megterveznie, hogy rendelkezzen bizonyos időráhagyással, és lehetőség szerint képes legyen az említett járat teljesítésére, amint a rendkívüli körülmények megszűntek (lásd a fenti 47. pontot).³⁹

65. Ezért a harmadik kérdésre a következő választ javaslom:

„A rendkívüli körülményeknek adott esetben a járattörlés vagy járatkésés idején kell fennállniuk.”

5. A negyedik kérdésre javasolt válasz

66. A kérdést előterjesztő bíróság – a második vagy harmadik kérdésre adandó igenlő válasz esetén – a negyedik kérdésével lényegében arra vár választ, hogy a rendkívüli körülménynek vagy pedig a rendkívüli körülmény bekövetkezéséből fakadó következményeknek van-e jelentőségük az elkerülhetőség annak bizonyítására vonatkozó kritériuma szempontjából, hogy a rendkívüli körülményeket „minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni”?

67. A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében szereplő „minden észszerű intézkedés ellenére sem” tagmondat megfogalmazása⁴⁰ értelmezhető úgy, mint ha a „járattörlésre”, nem pedig a „rendkívüli körülmények” előfordulására utalna vissza, annak ellenére, hogy az „amelyek” vonatkozó névmás e tekintetben úgy tekinthető, mint amely kétértelműséget teremt. Ugyanakkor, amint azt a fenti 45. pont dőlt betűvel szedett kifejezése is mutatja, a Bíróság már megállapította, hogy az alapvető szempont az, hogy a légi fuvarozó megelőzze, hogy „a bekövetkezett rendkívüli körülmények a járat törléséhez vezessenek”.

³⁷ Kiemelés tőlem.

³⁸ 2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2012:604.

³⁹ Lásd még: Bot főtanácsnoknak a Finnair ügyre vonatkozó indítványa, C-22/11, EU:C:2012:223, 53., 54. és 61. pont.

⁴⁰ A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésére vonatkozó értelmezési módszereket lásd a fenti 54. pontban.

68. Így az „észszerű intézkedés” kifejezés a rendkívüli körülmények következményeire, nem pedig a rendkívüli körülmények bekövetkezésére vonatkozik. Valamely légi fuvarozó nem lehet köteles intézkedést tenni egy vulkánkitörés megakadályozására, ugyanakkor köteles intézkedéseket hozni a járatotrlés megakadályozására abban az esetben, ha ilyen esemény bekövetkezik. Ilyen intézkedés lehet például az érintett járatok útirányának módosítása.

69. Hozzáteszem, hogy ez az értelmezés összhangban van a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekkezdésével, amely a rendkívüli körülmények légi fuvarozókra gyakorolt „hatásaira” vonatkozik, és az „észszerű intézkedések” megtételét említi „a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére”. Emellett összhangban áll az említett rendelet (1) preambulumbekkezdésében „az utasok magas szintű védelmére” vonatkozó céllal, valamint a 261/2004 rendelet tágabb összefüggéseivel is.⁴¹

70. Ezért a negyedik kérdésre a következő választ javaslom:

„Az elkerülhetőség szempontjából kizárólag a rendkívüli körülmény bekövetkezéséből fakadó következményeknek van jelentőségük.”

VI. Véggöveztetés

71. Ezért azt javaslom a Bíróságnak, hogy az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság, Németország) és az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) kérdésére a következőképpen válaszoljon:

- 1) Az üzemeltető légi fuvarozó személyzetének a légi járatok működése szempontjából jelentős részének betegszabadság miatti távolléte csak akkor minősül a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú 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) bekezdése értelmében vett »rendkívüli körülménynek«, ha az járvány vagy más közegészségügyi vészhelyzet okozta valódi betegszabadság miatti távollét. A kérdést előterjesztő bíróságnak kell valamennyi releváns ténybeli körülmény figyelembevételével meghatározni, hogy ilyen körülmények között a távollévők arányának milyen mértéke szükséges ahhoz, hogy a helyzet „rendkívüli körülményeknek” minősüljön.
- 2) A 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül az üzemeltető légi fuvarozó személyzetének a légi járatok működése szempontjából jelentős részének spontán távolléte, ha annak oka munkajogi és kollektív munkajogi szempontból nem igazolt munkabeszüntetés („vad sztrájk”). Ugyanakkor az 5. cikk (3) bekezdése szerinti mentesülés csak azon rendkívüli körülmények vonatkozásában alkalmazandó, amelyeket akkor sem lehetett volna elkerülni, ha az érintett légi fuvarozó megtett volna minden észszerű intézkedést. Ezt a kérdést előterjesztő bíróságnak kell eldöntenie, hasonlóan azon kérdéshez, hogy a távollévők arányának milyen mértéke szükséges ahhoz, hogy vad sztrájk összefüggésében rendkívüli körülményről lehessen beszélni.
- 3) A rendkívüli körülményeknek adott esetben a járatotrlés vagy járatkésés idején kell fennállniuk.
- 4) Az elkerülhetőség szempontjából kizárólag a rendkívüli körülmény bekövetkezéséből fakadó következményeknek van jelentőségük.

⁴¹ Ezzel ellentétes vélemény fogalmazódott meg egy olyan ügyben, ahol a szóban forgó „rendkívüli körülmények” műszaki hibára vonatkoztak, és amely az itt hivatkozott ítélkezési gyakorlat előtt keletkezett, lásd: Sharpston főtanácsnok Kramme ügyre vonatkozó indítványa, C-396/06, EU:C:2007:555, 24–32. pont.