

C-37/21. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2021. január 22.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Hamburg (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. december 30.

Felperes:

flightright GmbH

Alperes:

Ryanair DAC, korábban Ryanair Ltd

**Az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország) által a
22 a C 22/02. sz. eljárásban**

[omissis] az EUMSZ 267. cikk alapján

az Európai Unió Bíróságához benyújtott

előzetes döntéshozatal iránti kérelem

1. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem benyújtásának közvetlen oka és háttere

Újra és újra olyan jogviták kerülnek az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság) elé az úgynevezett, a légi utasok jogairól szóló 261/2004/EK rendelet alkalmazásával kapcsolatban, amelyekben az képezi a felek közötti vita tárgyát, hogy az 5. cikk (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül-e önmagában a felszállási engedély megadásának a légiforgalmi irányítás általi elhalasztása, anélkül, hogy az is jelentőséggel bírna, hogy a felszállási engedély megadása elhalasztásának indoka maga rendkívüli okot képez-e vagy sem. Ez többek között akkor is vitatott, ha a felszállási engedély megadásával való késlekedést a repülőtéren aktuálisan uralkodó időjárási viszonyok okozták,

anélkül, hogy ezen időjárási viszonyok a régió és az évszak szempontjából rendkívüli időjárási viszonyoknak minősüljenek. Az ezzel kapcsolatban egy Hamburghoz hasonló helyen felmerülő újabb és újabb jogvitákra tekintettel a kérdést előterjesztő bíróság abból indul ki, hogy ezek a jogkérdések más olyan bíróságok előtt is jelentőséggel bírnak számos eljárásban, amelyek illetékességi területein nagy repülőterek találhatóak, mégpedig mind a Németországi Szövetségi Köztársaságban, mind Európa egészében, és ezért észszerűnek tűnik, hogy az egyértelmű jogi helyzet Európa egészében történő jövőbeli megteremtése érdekében a Bíróság állást foglaljon ezzel az 5. cikk (3) bekezdésének értelmezését érintő kérdéssel kapcsolatban.

2. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett ügy tényállása

2.1. 4 óra 40 perces jelentős késés

A Flightright GmbH és a Ryanair DAC közötti vita tárgyát a Sophia B. és Marvin B. légi utasok nevében érvényesített igények képezik. Az utasok az alperes által részükre adott foglalási visszaigazolás alapján 2019. október 26-án Hamburgból Krakóba repültek, ahova helyi idő szerint 9 óra 45 perckor kellett volna megérkezniük. Az alperes repülőgépe ténylegesen csak 14 óra 25 perckor érkezett Krakóba, a végső célállomást tehát körülbelül 4 óra 40 perces késéssel, vagyis a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében vett – a 261/2004/EK rendelet [eredeti 2. o.] 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett járatotlással egy tekintet alá eső és a rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) bekezdése alapján kártalanításhoz való jogot keletkeztető – jelentős késéssel érte el.

2.2. A felszállási engedély rossz időjárás miatti késedelmes megadásán alapuló rendkívüli körülmény

Az alperes arra hivatkozik, hogy a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése alapján nem köteles kártalanítást fizetni, mivel a jelentős késést a rendelkezés értelmében vett olyan rendkívüli körülmény okozta, amelyet, illetve amelynek a késésben megnyilvánuló következményeit észszerű intézkedésekkel sem akadályozhatta volna meg.

A légitársaság szerint ilyen rendkívüli körülményt képezett, hogy a szóban forgó járat azért szállt le jelentős késéssel Krakóban, mert már Hamburgban is jelentős késéssel szállt fel, ami arra vezethető vissza, hogy az előző járat jelentős késéssel érkezett Krakóból Hamburgba. Ezt viszont az okozta, hogy Krakóban a rossz időjárás miatt 4 óra 52 percet késett a felszállás [omissis]. A rossz időjárás ködöt jelentett, amely miatt rosszak voltak a látási viszonyok, ami veszélyeztette a repülésbiztonságot.

A légitársaság véleménye szerint rendkívüli körülményről van szó, mert az időjárási viszonyok nem tartoznak az alperes felelősségi körébe [omissis].

3. A kérdést előterjesztő bíróság által alkalmazott rendelkezések és jogelvek

A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a légitársaság által hivatkozott körülmények nem elegendőek a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmény meggyőző alátámasztásához.

A rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmény” fogalmának értelmezése során a kérdést előterjesztő bíróság az alábbi jogelvekből indul ki:

- 3.1.: Az 5. cikk (3) bekezdésében szereplő kivételt – mint minden kivételt – megszorítóan kell értelmezni.
 - 3.2.: Rendkívüli körülmények csak a „rendestől eltérő” körülmények lehetnek (a Bíróság [C-12/11. sz. ügyben hozott] ítélete, [EU:C:2013:43], 29. pont). **[eredeti 3. o.]**
 - 3.3.: A (14) preambulumbekkezdésben szereplő lista nem jár automatikusan együtt rendkívüli okokkal, hanem minden esetben egyedi vizsgálatot tesz szükségessé (a Bíróság C-549/07. sz. ügyben hozott ítélete[, EU:C:2008:771]).
 - 3.4.: A Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében vett „rendesen kívüli” vagy „rendestől eltérő” nem egyenértékű a váratlannal, a véltlennel, az elkerülhetetlennel, a szokatlannal vagy a „felelősségi körön kívül esővel”.
 - 3.5.: A rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmény csak olyan körülmény lehet, amely nem tartozik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik (a Bíróság C-549/07. sz. ügyben hozott ítélete[, EU:C:2008:771]); a Bíróság C-257/14. sz. ügyben hozott ítélete[, EU:C:2015:618]).
 - 3.6.: Nem minden, a légitársaság számára elkerülhetetlen esemény alapján állapítható meg rendkívüli körülmény fennállása, hanem csak olyan események alapján, amelyek kiemelkednek a légi közlekedés szokásos és elvárható eseményei közül [omissis].
 - 3.7.: A felszállást átmenetileg kizáró kedvezőtlen időjárási körülmények nem minden esetben rendkívüli körülmények, hanem csak eseti alapon lehetnek azok [omissis].
- 4. A kérdést előterjesztő bíróságnak a „rendkívüli körülmény” fogalmának a felszállási engedély rossz időjárás miatti késedelmes megadása esetén történő értelmezésével kapcsolatos következtetései**

A kérdést előterjesztő bíróság a következő további jogelveket vezeti le a rendkívüli körülmény fogalmának értelmezésére vonatkozó – a 3. pontban ismertetett – jogelvekből:

4.1.:

A felszállási engedélynek a légiforgalmi irányítás általi késedelmes megadása önmagában nem minősül rendkívüli körülménynek, mivel a felszállási engedélynek a légiforgalmi irányítás általi késedelmes megadása – az úgynevezett résidőeltolás – nem a „rendestől eltérő” légi közlekedési eseményt képez, hanem olyan eseményt, amely a nemzetközi légi közlekedés szokásos és elvárható eseményei és keretfeltételei közé tartozik. A légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó eseményről van szó. **[eredeti 4. o.]**

Az elsőfokú bíróságok ítélkezési gyakorlatában azok a jogviták, amelyekben a légitársaságok a légiforgalmi irányítás általi résidőeltolásokra hivatkoznak, nem minősülnek a rendestől eltérőnek, nem emelkednek ki a rendszeren kívül előforduló eseményként, hanem rendszeresen és gyakran előfordulnak, és így az a körülmény, hogy nem térnek el a rendestől, a bíróság előtt ismertként vehető alapul.

Ha a légiforgalmi irányítás általi résidőeltolások tényleges rendes, szokásos és elvárható volta nem vehető alapul a bíróság előtt ismert körülményként, akkor erre vonatkozóan a jogvitában szakvélemény útján kell bizonyítást felvenni. Nem lehet a rendestől eltérő az olyan körülmény, amely a nemzetközi légi közlekedésben nem rendkívül ritkán fordul elő, hanem rendszeresen.

4.2.:

A légiforgalmi irányítás általi résidőeltolások csak akkor tekinthetők a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek, ha az 5. cikk (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményeknek minősíthető körülményeken alapulnak. Ha a résidő eltolása például azon alapul, hogy az érintett repülőtéren légi közlekedési baleset történt, amely miatt több órára le kellett zárni az egyik felszálló futópályát, vagy terrorveszély állt elő, amely miatt több órára fel kellett függeszteni a járatüzemeltetést, akkor a résidő eltolása rendkívüli körülményen alapul. Ha a résidő eltolása olyan körülményen alapul, amely önmagában nem rendkívüli, mint például a hamburgi télreggeli mínuszok miatti jeges felszálló kifutópálya vagy jeges szárnyak, akkor a résidő eltolása nem képez rendkívüli körülményt.

4.3.:

A kedvezőtlen időjárás mint a résidő eltolásának oka csak akkor jelent a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményt, ha a kedvezőtlen időjárás rendkívüli körülményt képez, ha tehát az érintett helyen és időpontban a kedvezőtlen időjárás a „rendestől eltér”, és nem tartozik az érintett helyen és időpontban „szokásos és elvárható **[eredeti 5. o.]**

időjárási viszonyok” körébe, hanem „kiemelkedik azok közül”. A meghatározott helyen és időben a rendestől nem eltérő olyan kedvezőtlen időjárási viszonyok, amelyek egy meghatározott helyen és időben nem emelkednek ki a szokásos és elvárható időjárási viszonyok közül, a légitársaság rendes tevékenységi körébe és a légi közlekedés rendes keretfeltételei közé tartozó események.

5. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem keretében a Bíróság elé terjesztett kérdések

Tekintettel arra, hogy a légitársaságok rendszeresen nem megalapozottként vitatják a kérdést előterjesztő bíróság által a 4. pontban ismertetett értelmezést, ami Európa egészében megfelelő jogkérdéseket vet fel, a kérdést előterjesztő bíróság a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

5.1):

A légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül-e önmagában a felszállási engedélynek a légiforgalmi irányítás általi késedelmes megadása, vagy e kérdésre nemleges választ kell adni, mivel a felszállási engedélynek a légiforgalmi irányítás általi késedelmes megadása – az úgynevezett résidőeltolás – nem a „rendestől eltérő” légi közlekedési eseményt képez, hanem olyan eseményt, amely a nemzetközi légi közlekedés szokásos és elvárható eseményei és keretfeltételei közé tartozik, mert a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó eseményről van szó?

5.2):

Már a bíróság előtt ismert módon a légi közlekedés rendes, szokásos, elvárható kísérőjelenségeinek minősülnek-e a nemzetközi légi közlekedésben a légiforgalmi irányítás által végrehajtott úgynevezett résidőeltolások, nem pedig olyan körülményeknek, amelyek a Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében eltérnek a rendestől, vagy erre vonatkozóan a jogvitában szakvélemény útján kell bizonyítást felvenni, a bizonyítás pedig csak akkor lenne sikeres, ha a résidők eltolása rendkívül ritkán fordul elő a nemzetközi légi közlekedésben, nem pedig rendszeresen?

5.3):

Csak akkor tekinthetők-e a légiforgalmi irányítás általi résidőeltolások a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek, ha az 5. cikk (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményeknek minősíthető körülményeken, tehát például egy baleseten vagy terrorveszélyen, nem pedig **[eredeti 6. o.]** az esemény bekövetkezésének időpontjában és helyén szokásos, a légi közlekedést átmenetileg akadályozó időjárási viszonyokon alapulnak?

5.4):

A kedvezőtlen időjárás mint a késés eltolásának oka különösen csak akkor jelent-e a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményt, ha a kedvezőtlen időjárás rendkívüli körülményt képez, ha tehát az érintett helyen és időpontban a kedvezőtlen időjárás a „rendestől eltér”, és nem tartozik az érintett helyen és időpontban „szokásos és elvárható időjárási viszonyok” körébe, hanem „kiemelkedik azok közül”?

A légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (3) bekezdésének a Bíróság általi értelmezése értelmében a légitársaság rendes tevékenységi körébe és a légi közlekedés rendes keretfeltételei közé tartozó eseményeknek minősülnek-e a meghatározott helyen és időben a rendestől nem eltérő olyan kedvezőtlen időjárási viszonyok, amelyek egy meghatározott helyen és időben nem emelkednek ki a szokásos és elvárható időjárási viszonyok közül?

[omissis]