



A légi fuvarozó még a járat váratlan műszaki probléma miatti törlése esetén is köteles az utasoknak kártalanítást nyújtani

Bizonyos olyan műszaki problémák azonban, amelyeket többek között a járat biztonságát érintő rejtett gyártási hiba, illetve szabotázs- vagy terrorcselekmények okoznak, mentesíthetik a légi fuvarozókat a kártalanítási kötelezettség alól

A légi járat törlése esetén az uniós jog értelmében¹ a légi fuvarozó köteles az érintett utasoknak ellátást, valamint kártalanítást (a távolság függvényében 250 és 600 euró között) biztosítani. Nem köteles azonban e kártalanítás nyújtására abban az esetben, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

C. van der Lans-nak repülőjegy-foglalása volt egy a KLM által üzemeltetett, Quitóból (Ecuador) Amszterdamba (Hollandia) közlekedő légi járatra. A légi jármű 29 óra késéssel érkezett Amszterdamba. A KLM szerint a késést rendkívüli körülmények okozták, azaz, több hiba kombinációja: két alkatrész, mégpedig a motor üzemanyag-szivattyúja és a hidromechanikai egység, hibás volt. Ezen alkatrészeket, melyek nem álltak rendelkezésre, Amszterdamból kellett légi úton odaszállítani abból a célból, hogy ezt követően azokat beszereljék az érintett légi járműbe. A KLM rámutat továbbá arra, hogy a hibás alkatrészeket nem használták azok átlagos élettartamát meghaladóan, és azok gyártója nem bocsátott rendelkezésre olyan konkrét információt, amely szerint ezen alkatrészek esetében bizonyos életkortól kezdve hibák léphetnének fel.

C. van der Lans a Rechtbank Amsterdamhoz (amszterdami bíróság) fordult, amely úgy határozott, hogy előzetes döntéshozatal céljából kérdéseket terjeszt a Bíróság elé. Lényegében arra vár választ, hogy az olyan műszaki probléma, amely váratlanul merült fel, nem karbantartási hiányosságból ered, és amelyet a rendes karbantartás során nem is állapítottak meg, a „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozik-e, és ily módon a légi fuvarozót mentesíti-e a kártalanítási kötelezettsége alól.

A Bíróság a mai ítéletében először is emlékeztet arra, hogy az ítélezési gyakorlatából az következik, hogy a műszaki problémák valóban minősülhetnek rendkívüli körülményeknek. Az ilyen problémák felmerüléséhez kapcsolódó körülmények azonban csak akkor minősíthetők „rendkívülinek”, ha olyan eseményhez fűződnek, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik². A Bíróság álláspontja szerint ez így van többek között abban a helyzetben, amelyben az érintett légi fuvarozó flottáját képező gépek gyártója vagy az illetékes hatóság felfedi, hogy a már használatban lévő gépeknek a járatok biztonságát érintő rejtett gyártási hibája van. Ugyanerről lenne szó a légi járművekben szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károk esetén is.

¹ 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 (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.).

² A Bíróság 2008. december 22-i ítélete, *Wallentin-Hermann* ügy, (C-549/07), lásd továbbá a [100/08. sz. sajtóközleményt](#).

A légi járművek működésében azonban elkerülhetetlenül műszaki problémák merülnek fel, és a légi fuvarozók a tevékenységük végzése során rendszeresen szembesülnek ilyen problémákkal. E tekintetben a légi járművek karbantartása során vagy az ilyen karbantartás hiánya miatt megnyilvánuló műszaki problémák önmagukban nem képezhetnek „rendkívüli körülményeket”.

A Bíróság ezt követően megállapítja, hogy az olyan meghibásodás, amelyet a légi jármű bizonyos alkatrészeinek az idő előtti hibája okoz, valóban váratlan eseménynek minősül. Ugyanakkor az ilyen meghibásodás a lényegét tekintve a repülőgép rendkívül bonyolult működéséhez kapcsolódik, mely repülőgépet a légi fuvarozó gyakran – különösen meteorológiai szempontból – nehéz, sőt szélsőséges körülmények között üzemelteti, és egyértelmű ezenfelül, hogy a légi jármű egyetlen alkatrésze sem megváltoztathatatlan.

A légi fuvarozó tevékenysége keretében ez a váratlan esemény tehát a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik, mivel e fuvarozó rendszeresen szembesül ilyen típusú váratlan műszaki problémákkal. Ezenfelül az ilyen meghibásodás megakadályozása vagy az emiatt elvégzendő javítás, beleértve az idő előtt meghibásodott alkatrész cseréjét, nem áll az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül, mivel ezen utóbbinak kell biztosítania az általa a gazdasági tevékenységének céljaira üzemeltett légi jármű karbantartását és megfelelő működését.

Következésképpen az olyan műszaki probléma, mint amely az alapügy tárgyát képezi, nem tartozhat a „rendkívüli körülmények” fogalmába.

E tekintetben a Bíróság emlékeztet arra is, hogy az uniós jog alapján teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy az említett légi fuvarozó kártérítést kérjen a késést okozó bármely harmadik személytől, mint például az egyes hibás alkatrészek gyártójától.

EMLÉKEZTETŐ: Az előzetes döntéshozatali eljárás lehetővé teszi a tagállami bíróságok számára, hogy az előttük folyamatban lévő jogvita keretében az uniós jog értelmezésére vagy valamely uniós jogi aktus érvényességére vonatkozó kérdést terjesszenek a Bíróság elé. A Bíróság nem dönti el a tagállami bíróság előtti jogvitát. A nemzeti bíróság feladata, hogy az ügyet a Bíróság határozata alapján elbírálja. E határozat a tartalmilag hasonló kérdésben eljáró más nemzeti bíróságokat is köti.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

A kihirdetés napján az ítélet [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon

Sajtófelelős: Lehoczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499

Az ítélet kihirdetésekor készített képfelvételek elérhetők: „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106