

C-52/23. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2023. február 3.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. január 24.

Felperes:

flightright GmbH

Alperes:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[omissis]

Amtsgericht Frankfurt am Main
[omissis]

Frankfurt am Main, 2023. január 24.

Végzés

A
Flightright GmbH, Potsdam, [omissis]

felperes

[omissis]

és

a TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, Portugália, Lisszabon [omissis]

alperes

[omissis]

között folyamatban lévő perben a bíróság meghozza az alábbi **v é g z é s t** :

- I. **A bíróság az eljárást felfüggeszti.**
- II. **A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján a visszautasított beszállás és légi járatok 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 értelmezése céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:**
 1. **A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményről van-e szó a légi járat működésével össze nem egyeztethető időjárási körülmények előfordulása esetén, függetlenül az időjárási körülmények rendkívüli jellegétől?**
 2. **Amennyiben az első kérdésre nemleges választ kell adni, az időjárási körülmények rendkívüli jellege meghatározható-e az előfordulásának helyén és idején jellemző regionális és szezonális gyakorisága alapján?**

Indokolás

I.

A felperes a 261/2004 rendelet szerinti kártalanítást követel az alperestől két utas engedményezett joga alapján.

Az engedményezők az alperesnél mint üzemeltető légi fuvarozónál foglaltak visszaigazolt utazást. A Ponta Delgadából (Azori-szigetek) Lisszabonba tartó TP1860-as járatnak – a Frankfurt am Mainba tartó TP572-es csatlakozó járatral – 2019. március 23-án 13 óra 30 perckor kellett volna felszállnia. A csatlakozó járatnak 18 óra 15 perckor kellett volna felszállnia, és 22 óra 25 perckor kellett volna megérkeznie. Az TP1860-as járatot törölték. Az engedményezőket 2019. március 24-én szállították el, és több mint 24 órás késéssel érkeztek meg Frankfurt am Mainba. Ponta Delgadában kritikus erősségű szellőkések lehetnek.

Az alperes azt állítja, hogy a törlésre azért került sor, mert a jogvita tárgyát képező TP1860-as járathoz szánt légi jármű 2019. március 23-án nem tudott leszállni Ponta Delgadában. Ennek oka egy vihar volt, ami ahhoz vezetett, hogy – amit a felperes nem tudásra hivatkozva vitat –, hogy a 41,16 csomós oldalszél komponens a Ponta Delgada-i leszálláshoz túl magas volt egy Airbus A319-es

számára. Más hasonló légi járművek sem tudták végrehajtani a leszállást. Az engedményezőket átfoglalták a következő rendelkezésre álló csatlakozásra.

II.

A döntés attól függ, hogy az alperes állításának megfelelően a 261/2004 rendelet 5. cikke értelmében vett rendkívüli körülményről van-e szó.

A kereset akkor megalapozott, ha már az alperes előadása sem utal semmilyen rendkívüli körülményre.

1. A 261/2004 rendelet 5. cikke alapján az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

a) Rendkívüli körülményeknek azok a körülmények tekinthetők, amelyek nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegüknél vagy eredetüknél fogva a légifuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esnek (a Bíróság 2008. december 22-i ítélete – C-549/07 [omissis]); amelyek tehát nem felelnek meg a dolgok szokásos lefolyásának, hanem kívül esnek azon, ami a légi személyszállítás menetével rendszerint összefügg vagy összefügghet (a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország] 2012. augusztus 21-i ítélete – X ZR 138/11 [omissis]. A joggyakorlatban a légi fuvarozók rendszerint az időjárási körülményekre és/vagy a légiforgalmi irányítási döntésekre hivatkoznak.

b) Az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető időjárási körülmények a jogalkotó elképzelése szerint is alkalmasak arra, hogy rendkívüli körülményeket képezzenek (a (14) preambulumbekzdés). Kiindulásként tehát elegendő, ha az időjárási körülmények ellentétesek a légi járat működésével. Ez alapvetően elfogadhatónak tűnik, hiszen az időjárás a légi fuvarozó befolyásolási körén kívül esik. Nem belátható, hogy egy légi fuvarozónak miért kellene felróhatóságától függően olyan körülményekért felelnie, amelyeket semmilyen módon sem tud befolyásolni. Ilyen esetben tehát nem áll fenn gondatlan magatartás miatti felróhatóság a légi járat működésével kapcsolatban. A kártalanítás megfizetésére vonatkozó felelősség alól azonban önmagában valamely rendkívüli körülmény fennállása még nem mentesít, a légi fuvarozó ugyanis észszerű intézkedések megtételével a rendkívüli körülmény következményeinek enyhítésére is köteles (lásd a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését).

c) Másrészt nem szabad megfedkezni arról, hogy a légi közlekedés szükségszerűen az elemeknek való kitettséggel együtt jár. Ez a dolog természetéből következik. Az időjárási hatások mindig jelen vannak; folyamatosan változnak, és néha éppen úgy, hogy a járat nem, illetve már nem üzemeltethető biztonságosan. Ha azonban ezek a körülmények rendszeresen előfordulnak, mindig számolni kell velük. Emiatt kétséges, hogy önmagában elegendő-e, ha a légi járat tervezett közlekedését az időjárási körülmények

hátrányosan befolyásolják. A 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdése szó szerinti szövegének megfelelően az időjárási körülményekhez sokkal inkább rendkívüli jellegűeknek kellene lenniük.

Egyáltalán nem kézenfekvő, hogy miért kellene a légi fuvarozónak magát kimentenie, ha a madeirai Funchalra tervez járatot; egy olyan repülőtérre, ahol közismerten gyakran vannak szélviharok. A repülőjáratot annak tudatában üzemelteti, hogy nagyobb a repülőjárat közlekedésével össze nem egyeztethető időjárási körülmények kockázata, így az, hogy az ilyen szélvihar miatt ténylegesen rendellenesség jelentkezik a közlekedés során. A helyzet itt is hasonló; vitathatatlan, hogy Ponta Delgadában kritikus erősségű szelek lehetnek. Nyilvánvalóbbnak tűnik, hogy egy légi fuvarozónak fel kell készülnie az ilyen eseményekre.

d) A kérdést előterjesztő bíróság a megszorító értelmezést tartja indokoltnak.

aa) A jogalkotó a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekzdése szerinti, a légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételeket nem minősíthette általában rendkívüli körülménynek. Sokkal inkább arról van szó, hogy ilyen körülmények ilyen típusú időjárási körülmények esetén fordulhatnak elő. Ez pedig a megszorító értelmezés mellett és semmiképpen sem az ellen szól, ami az utasoknak a jogalkotó által célzott, magas szintű védelmének is megfelel ((1) preambulumbekzdés).

A rendkívüli körülmény fogalma szerint nem teljesülhet a fent említett két feltétel, azaz a befolyásolhatóság és az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körének gyakorlása. Az előbbi nem biztos, hogy teljesül, de az utóbbi minden bizonnyal igen, feltéve, hogy az időjárási viszonyoknak való kitettség a légi fuvarozó rendes tevékenységi körének részét képezi.

A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése tehát a szűk értelmezés mellett szól. A „rendkívüli” kifejezés jelentésénél fogva ritkább előfordulásra utal. Ami rendszeresen előfordul, az nem lehet rendkívüli. Az utasok magas szintű védelme érdekében helyénvalónak tűnik, hogy az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körének részét az egyes esetek konkrét körülményei alapján vizsgálják meg.

A jogi minősítés a műszaki hibák esetköréhez lenne hasonlatos. A C-549/07. sz. ügyben 2022. december 22-én hozott ítéletében [omissis] a Bíróság kimondta, hogy a bíróságoknak meg kell vizsgálniuk, hogy a légi fuvarozó által hivatkozott műszaki problémák olyan eseményekből erednek-e, amelyek nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyek annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek (26. és 27. pont). Valamely gép karbantartási hiányosságából eredő műszaki hiba megoldását tehát a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozónak kell tekinteni (24. pont). Más a helyzet például akkor, amikor 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 (26. pont). A hivatkozott ítéletben a Bíróság megállapította továbbá, hogy a műszaki hibák valamely légifuvarozónál megállapított gyakorisága önmagában nem jelent olyan tényezőt, amelyből a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fennállására vagy azok hiányára lehetne következtetni (36. pont).

Ennek megfelelően itt szükséges lehet megvizsgálni, hogy az időjárási körülmények olyan eseményekből erednek-e, amelyek a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esnek, és – amit az előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel tisztázni kell – nem képezik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körének részét.

bb) Ez a minősítés nem lenne ellentétes a Bíróságnak a „külső” és „belső” események között különbséget tevő ítélkezési gyakorlatával.

Az alperes 2022. december 15-i beadványában foglaltakkal ellentétben a Bíróság már nemcsak a „külső okok” és a „befolyásolhatóság” között tesz különbséget, hanem a továbbiakban aszerint is, hogy olyan eseményekről van-e szó, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek (A Bíróság 2021. március 23-i ítélete – C-28/20, 23. pont). A Bíróság által megfogalmazott elhatárolás a „külső” és „belső” események között inkább a befolyásolhatóság kritériumának alkalmazására szolgál (lásd: ugyanott 41. pont). A befolyásolhatóság hiánya a jelen ügyben nem vitatott. A Bíróságnak a C-308/21. sz. ügyben 2022. július 7-én hozott ítéletéből sem következik más (lásd: 24. és 25. pont).

cc) Mivel a kérdést előterjesztő bíróság már benyújtotta a C-388/22. sz. előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, amelyben a kedvezőtlen időjárási körülmények mellett a légiforgalmi irányítás döntései is tárgyát képezték az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseknek, a Bizottság 2022. szeptember 21-i véleményéből sem következnek szükségszerűen ellentétes szempontok.

Ami az ottani ügyben az időjárási körülményeket illeti, a Bizottság kezdetben a befolyásolhatóság (hiányának) kérdésére összpontosított, amely nem volt releváns az értelmezés kérdés szempontjából, mivel az nem volt vitatott (33. pont). Egyebekben a Bizottságnak is az volt a véleménye, hogy az időjárási körülmények nem tartozhatnak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, „mint például általánosságban a zivatarok vagy a villámcsapások” (37. pont). Ezután nyilvánvalóan kizárólag az érintett légi járat működésével való összeegyeztethetlenség alapján a rendkívüli körülmény előfordulására korlátozza a határvonalat (lásd: 38. pont). A Bizottság véleménye – a kérdést előterjesztő bíróság olvasatában – nem foglalkozott konkrétan az időjárási körülmények rendkívüli jellegének kérdésével.

dd) Ezekben az esetkörökben is lennének olyan feltételek, amelyek alapján megkülönböztethetők a rendkívüli és a nem rendkívüli körülmények.

Az időjárási viszonyok rendkívüli jellege a klímaviszonyok világszerte eltérő jellegzetessége miatt regionálisan és szezonálisan ítéltető meg. Ha bizonyos időjárási viszonyok bizonyos időpontokban gyakrabban fordulnak elő, mint más helyeken, akkor már nem számítanak kivételesnek. Az a légi fuvarozó, amely különleges időjárási jelenségek által jellemzett régiókban vagy időszakokban folytat légi közlekedést, azt kockáztatja, hogy olyan körülménynek lesz kitéve, amelynek csak szokásosnak minősülnek [omissis] [nemzeti szakirodalmi forrás].

ee) A légi fuvarozókat nem terhelné indokolatlanul az ilyen értelmezés.

Hasonlóan vélekedett a főtanácsnok az 1371/2007 rendelet 17. cikkéhez kapcsolódó, a C-509/11. sz. ügyre vonatkozó 2013. március 14-i indítványának [internet-hivatkozás] [omissis] 40. pontjában: „Ugyanakkor, a vasúti személyszállítási szerződések összefüggésében, a vis maior legtipikusabb esetei, nevezetesen az időjárási körülmények, a vasúti infrastruktúrában bekövetkező károk és a munkaerő-piaci konfliktusok, valójában statisztikailag előre látható gyakorisággal merülnek fel, még akkor is, ha konkrét bekövetkeztüket nem is lehet teljes bizonyossággal előre megjósolni. Ez azt jelenti, hogy felmerülésük lehetősége a vasúttársaságok számára előre ismert. Ennélfogva ez azt is jelenti, hogy ezeket a menetjegyek árának kiszámításánál figyelembe tudják venni.”

Ennek megfelelően a légi fuvarozók a jegyköltségeikbe beleszámíthatják azokat a ténylegesen az időjárással kapcsolatos eseményeket is, amelyek kiszámítható statisztikai rendszerességgel fordulnak elő, és amelyek kártalanítást igénylő repülési szabálytalanságokhoz vezethetnek, amennyiben az időjárással kapcsolatos körülmények miatti kártalanítások észszerű mértéket meghaladó gazdasági terhet jelentenek.

2. A jelen ügyben – amint már kifejtettük – a Ponta Delgada-i kritikus erősségű szelek különleges kockázata jól ismert. Következésképpen az alperes csak akkor hivatkozik alappal a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményre, amennyiben az nem az előbbtől függ.

[omissis]

[alakítások]