

Anonimizált változat

Fordítás

C-308/21 – 1

C-308/21. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2021. május 14.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2021. január 25.

Felperesek:

KU

OP

GC

Alperes:

SATA International – Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores

Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4

(Azori-szigeteki kerületi bíróság – Ponta Delgada-i polgári tanács – 4. sz. bíróság, Portugália)

[omissis]

Rendes eljárás keretében benyújtott kereset

[omissis]

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemnek az Európai Unió Bírósága elé való terjesztéséről – Az Európai Unió Bírósága eljárási szabályzatának 94. cikke

*

1) A jogvita tárgya és a releváns tények rövid bemutatása

A jelen ügyben, amelyben három különböző ügyet egyesítettek, a három felperes mindegyike repülőjegyet vásárolt a lisszaboni repülőtér és az Azori-szigetek Autonóm Tartomány (São Miguel, illetve Pico szigete) között közlekedő két járatra, amelyeket 2017. május 10-én kellett volna teljesíteni. Az egyik légi járatot törölték, és a felperes számára átfoglalást ajánlottak fel; a másik járat pedig késve indult. A felperesek mindkét esetben három órát meghaladó késéssel érkeztek meg a célállomásra az eredetileg tervezett időponthoz képest.

A késés oka a lisszaboni repülőtér üzemanyagellátó-rendszerének zavara volt, amely ugyanezen a napon – előre nem látható és váratlan módon – 13:19-kor következett be. E körülmény miatt aznap a zavar orvoslása érdekében nem csupán a légitársaság járatait, hanem a Lisszabonból induló összes légi járatot át kellett szervezni és a közeli repülőterek üzemanyagellátó központjaihoz irányítani. Pontosítani kell azt is, hogy a megállapított tényekből az derült ki, hogy a lisszaboni repülőtér nem saját maga gondoskodik repülőtere üzemanyagellátó-rendszerének működtetéséről, hanem erre egy harmadik fél rendelkezik megbízással.

Felmerül a kérdés, hogy a légi járat olyan három órát meghaladó késése vagy törlése, amelyre a kiindulási repülőtéren az üzemanyagellátó-rendszer zavara miatt került sor, és az üzemanyagellátás megszervezéséért ez utóbbi repülőtér felel, a **2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (3) bekezdése** értelmében és alkalmazásában „rendkívüli körülménynek” minősül-e.

*

A jelen ügyben **releváns tények** a következők:

a.1) A 957/20.5T8PDL. sz. eljárás

1. KU felperes az NM8E8P kódszámú foglalással repülőjegyet vásárolt az alperes által üzemeltetett S4321 és SP107 sz. járatokra, amelyeket 2017. május 10-én kellett volna teljesíteni a lisszaboni repülőtérrel (LIS) 12:50-kor történő indulással és ugyanaznap a Santa Maria-i (Azori-szigetek) repülőtérre (SMA) (helyi idő szerint) 19:15-kor történő érkezéssel, egy Ponta Delgada-i (Azori-szigetek) kitérővel, mely utóbbi reptérre (PDL) a gépnek (helyi idő szerint) 14:15-kor kellett volna megérkeznie és onnan 18:45-kor továbbindulnia.

2. A felperes feladta a poggyászokat, és felszállt a gépre.
3. Az S4321. sz. légi járat 19:30-kor érkezett meg célállomására, a Ponta Delgada-i (Azori-szigetek) repülőtérre (PDL), ami lehetetlenné tette, hogy a felperes elérje az SP107. sz. járatot.
4. A Lisszabon és Santa Maria közötti távolság 1407,62 km.

a.2) A 963/20.0T8PDL. sz. eljárás

5. GC felperes az NW53AK kódszámú foglalással repülőjegyet vásárolt az alperes által üzemeltetett S4321. sz. járatra, amelyet 2017. május 10-én kellett volna teljesíteni, a lisszaboni repülőtérrel (LIS) 12:50-kor történő indulással és a Ponta Delgada-i (Azori-szigetek) repülőtérre (PDL) (helyi idő szerint) 14:15-kor történő érkezéssel.
6. A felperes feladta a poggyászokat, és felszállt a gépre.
7. Ez a járat késett, és a Ponta Delgada-i (Azori-szigetek) repülőtérre (PDL) 19:30-kor érkezett meg, vagyis az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest 5 óra 15 perces késéssel.
8. A Lisszabon és Ponta Delgada közötti távolság 1422,09 km.

a.3) A 961/20.3T8PDL. sz. eljárás

9. OP felperes a 619R8M kódszámú foglalással repülőjegyet vásárolt az alperes által üzemeltetett S4142. sz. járatra, amelyet 2017. május 10-én kellett volna teljesíteni, a Pico-szigeti (Azori-szigetek) repülőtérrel (PIX) 17:35-kor történő indulással és a lisszaboni repülőtérre (LIS) (helyi idő szerint) 21:05-kor történő érkezéssel.
10. Az S4142. sz. járatot az alperes törölte.
11. E törlés miatt a felperesnek átfoglalást ajánlottak fel a 2017. május 10-i S4136. sz. járatra, a Terceira-i repülőtérrel (TER) 21:25-kor történő indulással és a lisszaboni repülőtérre (LIS) történő érkezéssel.
12. A Pico-sziget és a Lisszabon közötti távolság 1662,34 km.

a.4) Az alperes védekezése

13. 2017. május 10-én 13:19-kor a lisszaboni repülőtér üzemanyag-ellátási rendszerében zavar lépett fel.
14. Ez az esemény előre nem látható és váratlan volt.
15. E körülmény miatt aznap a zavar orvoslása érdekében nem csupán e légitársaság járatait, hanem a Lisszabonból induló összes légi járatot át

kellett szervezni és a közeli repülőterek üzemanyagellátó-központjaihoz irányítani.

16. A lisszaboni repülőtér nem saját maga gondoskodik repülőtere üzemanyagellátó-rendszerének működtetéséről, azzal egy harmadik fél van megbízva.
17. Az S4321. sz. járatot csak a Lisszabon – Porto – Ponta Delgada útvonalon keresztül lehetett teljesíteni.
18. Az S4143. sz. járat teljesítése – amelyet a Lisszabon – Pico-sziget útvonalon kellett volna teljesíteni – azért vált lehetetlenné, mert az S4142. sz. járat nem érkezett meg az előre tervezett időben Picóra ahhoz, hogy a (Pico–Lisszabon) visszautat teljesíteni tudja.

*

2) *A jelen jogvitára alkalmazandó nemzeti rendelkezések tartalma, illetve adott esetben a vonatkozó nemzeti ítélkezési gyakorlat*

A jelen ügyben, tekintettel arra, hogy egy európai rendelet [a 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelet] alkalmazásáról van szó, nincsenek releváns nemzeti rendelkezések.

Mindazonáltal, nemzeti szinten az ítélkezési gyakorlatban némi bizonytalanság tapasztalható azon körülmények minősítését illetően, amelyekre korábban a **2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (3) bekezdése** értelmében és alkalmazásában „rendkívüli körülményekként” hivatkoztunk, ami miatt a jelen bíróságnak – az alábbiakban kifejtett indokokra tekintettel – kétségei támadtak.

A **968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL, 954/20.0T8PDL és 955/20.9T8PDL. sz.** eljárásokban ugyanis, amelyeknek a tárgyai ugyanezen járatok voltak, és amelyek ügyében különböző bíróságok jártak el, az a döntés született, hogy a légitársaság nem köteles megfizetni a **2004. február 11-i 261/2004/EK tanácsi rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkében** említett kártalanítást.

*

3) *Azon okok ismertetése, amelyek miatt az előterjesztő bíróság úgy döntött, hogy kérdést terjeszt elő egyes uniós jogi rendelkezések értelmezésére vagy érvényességére vonatkozóan*

A jelen ügyben a korábban ismertetett tények kapcsán az eljáró bíróságnak komoly kétségei vannak a 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében szereplő „rendkívüli körülmények”

fogalmának – a Bíróság e rendelkezésre vonatkozó ítélkezési gyakorlata fényében történő – értelmezését illetően.

A **Wallentin-Hermann** ítéletben (C-549/07)¹ ugyanis a Bíróság először a rendelet **(14) preambulumbekkezdésére** hivatkozott, amelynek alapján – értelmezést segítő szabályként – megállapították, hogy a járatokat üzemeltető légifuvarozók kötelezettségei korlátozottak vagy fel sem merülnek olyan esetekben, amelyeket olyan rendkívüli körülmények okoznak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, amely körülmények között szerepelnek különösen **a járat teljesítésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek**. Mindazonáltal a Bíróság megszorítóan értelmezte e szabályt, mégpedig úgy, hogy a (14) preambulumbekkezdésben példaként felsorolt körülmények csak akkor tekinthetők rendkívülieknek, ha olyan eseményeknek felelnek meg, amelyek nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegüknél vagy eredetüknél fogva e légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esnek (15–34. pont, különösen 22. és 23. pont). Érdemes elolvasni a szóban forgó ítélet teljesen világos indokolását:

„19. Ahogyan a 261/2004 rendelet (12) preambulumbekkezdéséből és 5. cikkéből kitűnik, **a közösségi jogalkotó enyhíteni kívánta a légi járatok törlése által az utasoknak okozott gondot és kényelmetlenséget, arra ösztönözve a légifuvarozókat, hogy a járat törlését előre jelentsék be, és – bizonyos körülmények között – meghatározott kritériumoknak megfelelő átfoglalást ajánljanak fel.** Amennyiben az említett fuvarozók ezen intézkedéseket nem tudták meghozni, **a közösségi jogalkotó szándéka arra irányult, hogy azok nyújtsanak kártalanítást az utasoknak, kivéve ha a járatot olyan rendkívüli körülmények miatt törlik, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.**

20. Ezzel összefüggésben világosan kitűnik, hogy – noha a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja rögzíti járat törlése esetén az utasok kártalanításhoz való jogának elvét – **ugyanezen cikk (3) bekezdését, amely azon feltételeket határozza meg, amelyek esetén az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni, ezen elvtől való eltérésnek kell tekinteni. Ennélfogva ez utóbbi rendelkezést szigorúan kell értelmezni.**

21. E tekintetben a közösségi jogalkotó – ahogyan a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekkezdéséből kitűnik – utalt arra, hogy **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 valamely légifuvarozó működését befolyásolják.**

22. A 261/2004 rendelet preambulumaiban foglalt ezen utalásból kitűnik, hogy **a közösségi jogalkotó nem úgy értette, hogy ezen események –**

¹ 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet (C-549/07, EU:2008:71)

amelyek listája egyébként csak példálózó jellegű – maguk jelentenek rendkívüli körülményeket, hanem csupán hogy azok ilyen körülményeket eredményezhetnek. Ebből következik, hogy az ilyen események összes körülménye nem jelent szükségképpen az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában foglalt kártalanítási kötelezettség alóli kimentési okokat.

23. Noha a közösségi jogalkotó az említett listára felvette a „váratlan repülésbiztonsági hiányosságokat”, és noha a légi jármű műszaki hibája az ilyen hiányosságok közé sorolható, az ilyen esemény körülményei csak akkor minősíthetők a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében „rendkívülinek”, ha olyan eseményhez fűződnek, amely az e rendelet (14) preambulumbekkezdésében felsorolt eseményekhez hasonlóan nem tartozik az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi ténylegesen nem tud befolyásolni.”

Amint az e pontokból levezethető, a Bíróság álláspontja szerint **a rendelet 5. cikkének (3) bekezdését** az utasok védelme szintjének növelése érdekében **megszorítóan kell értelmezni.** A (14) preambulumbekkezdésben említett körülmények nem önmagukban vett „rendkívüli körülményekként”, hanem olyan körülményekként értendők, amelyek rendkívülieknek minősíthetők, feltéve hogy nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegüknél vagy eredetüknél fogva kívül esnek a tényleges befolyásán. Az említett ügyben a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a légi járművek karbantartásakor felfedezett vagy az ilyen karbantartás hiányosságából eredő műszaki hibák mint olyanok nem jelenthetnek a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett „rendkívüli körülményeket” (25. pont).

A **McDonagh** ítéletben (C-12/11)² a Bíróság tovább árnyalta az előző pontban ismertetett ítélkezési gyakorlatot, és megállapította, hogy az általános nyelvhasználatban a „rendkívüli körülmények” kifejezés szó szerint a „rendestől eltérő” körülményeket jelent. A légi fuvarozás összefüggésében azok **olyan eseményt** jelölnek, **amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik.** Hozzátette, hogy mindazokra a körülményekre vonatkozik, amelyekre a légi fuvarozónak nincs befolyása, függetlenül azok természetétől és súlyosságától. Ebben az esetben úgy ítélte meg, hogy az Eyjafjallajökull-vulkán kitörése és a légtér ezt követő lezárása a „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozik **(26–34. pont).**

² 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43)

A **van der Lans** ítéletben (C-257/14)³ a Bíróság megállapította, hogy a **rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt kivételt szigorúan kell értelmezni**, és a légi járművek műszaki problémái esetében az ilyen körülmények csak az előző pontban említett, nagyon szigorú feltételek mellett minősíthetők „rendkívülieknek”. Példaként hozta fel azt az esetet, amelyben az érintett légifuvarozó flottáját képező gépek gyártója vagy az illetékes hatóság felfedi, hogy a már használatban lévő gépeknek a repülésbiztonságot érintő rejtett gyártási hibája van. Ugyanez az eset a légi járművekben szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károk esetében is. **Az említett ügyben a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a légi jármű bizonyos alkatrészeinek idő előtti meghibásodása nem minősül az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásán kívül eső, előre nem látható eseménynek, hanem a légi fuvarozó rendes tevékenységének körébe tartozik (32–49. pont).**

A **Siewert** végzésben (C-394/14)⁴ a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a repülőtéren egy mobil utaslépcsőnek valamely repülőgéppel való ütközése nem minősülhet olyan „rendkívüli körülménynek”, amely az e légi jármű járatának jelentős késése esetén mentesíti a légifuvarozót az utasok kárának megtérítésére irányuló kötelezettsége alól **(12–23. pont).**

A **Pešková és Peška** ítéletben (C-315/15)⁵ a Bíróság úgy ítélte meg, hogy még ha a légi jármű madárral való ütközése „rendkívüli körülménynek” is tekinthető, az a tény, hogy a járat törlése annak tudható be, hogy a légitársaság nem bízik meg a repülőgép műszaki biztonsági vizsgálatának elvégzésére megfelelő szakképesítéssel rendelkező szakértőben, és másodszori vizsgálatot kér a bizalmát élvező valamely (másik) szakértőtől, a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében és alkalmazásában kizárja a „rendkívüli körülmény” fennállását (18–26. pont).

Nemrégiben a **Krüsemann és társai** ítéletben (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)⁶ a Bíróság kimondta, hogy a **hajózó személyzet „vad sztrájkja”** nem minősül olyan „rendkívüli körülménynek”, amely lehetővé tenné a légitársaság számára, hogy mentesüljön a légi járat törlése vagy jelentős késése esetén fennálló kártalanítási kötelezettsége alól. A Bíróság ugyanis úgy határozott, hogy a légi személyzet jelentős részének olyan spontán távolléte („vad sztrájk”), mint amely az említett ügyben szerepel, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá, mert a légitársaságok

³ 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618)

⁴ 2014. november 14-i Siewert ítélet (C-394/14, EU:C:2014:2377)

⁵ 2017. május 4-i **Pešková és Peška** ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342)

⁶ 2018. április 17-i Krüsemann és társai ítélet. (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, EU:C:2018:258).

tevékenységének fejlődésére tekintettel gyakori eset, hogy felmerülnek nézeteltérések, sőt, akár konfliktusok az előbbi személyzet és a személyzeti állomány többi tagja vagy azoknak egy része között. Következésképpen a [szerkezetátalakítási] intézkedések szociális következményeiből eredő kockázatokat olyanoknak kell tekinteni, mint amelyek az érintett légifuvarozó rendes tevékenységének körébe tartoznak **(29–49. pont)**.

Amint az az ítélkezési gyakorlatból összeválogatott ezen példákban is könnyen levezethető, a Bíróság korábban már kimondta, hogy az olyan esetek, mint a) a légi járművek karbantartása során felfedezett vagy az e karbantartás hiányosságaiból eredő műszaki problémák, b) a repülőgépek bizonyos alkatrészeinek idő előtti meghibásodása, c) a repülőtérén valamely mobil utaslépcsőnek valamely repülőgéppel való ütközése, d) a repülőgép műszaki biztonsági vizsgálatára megfelelő képesítéssel rendelkező szakértőbe vetett bizalom hiánya, illetve a hajózó személyzet „vad sztrájkja”, nem képeznek a **2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikke (3) bekezdése** értelmében és alkalmazásában „rendkívüli körülményeket”, e rendelkezésnek a Bíróság által adott megszorító értelmezésére és azon célra tekintettel, amely a fogyasztók védelmi szintjének növelésére irányul.

Közelebbről, a jelen bíróságban számos kétség merült fel azt illetően, hogy az olyan eset, mint a fent ismertetett eset, a Bíróság ítélkezési gyakorlatában kialakított értelmezésre figyelemmel, **nem szokásos velejárója az érintett légifuvarozó által végzett tevékenységnek.**

Következésképpen a jelen ügy körülményeire tekintettel a jelen bíróság arra szeretne választ kapni, hogy az olyan eset, mint a jelen ügy tárgyát képező eset, a **2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (14) preambulumbekkezdése és 5. cikkének (3) bekezdése** értelmében és alkalmazásában vett „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozik-e.

Mivel a nemzeti jog értelmében olyan határozatról van szó, amely a pertárgyérték miatt további jogorvoslati kérelemmel nem támadható meg, a jelen bíróság köteles előzetes döntéshozatal iránti kérelmet előterjeszteni.

A fenti megfontolásokra tekintettel a következő kérdést kell előzetes döntéshozatal céljából a Bíróság elé terjeszteni:

*

„A 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett »rendkívüli körülménynek« minősül-e a légi járat olyan három órát meghaladó késése vagy törlése, amelyre a kiindulási repülőtér üzemanyagellátó-rendszerének zavara miatt került sor, amennyiben ez a repülőtér felel az üzemanyagellátás megszervezéséért?”

*

[*omissis*]

[további eljárási cselekmények]

MUNKADOKUMENTUM