

C-131/22. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

Benyújtás napja:

2022. február 25.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2022. február 2.

Felperes:

flightright GmbH

Alperes:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i kerületi bíróság)

Frankfurt am Main, 2022. 02. 02.

[omissis]

Végzés

A Flightright GmbH [omissis]

[omissis] Potsdam

felperes

[omissis]

és

a Swiss International Air Lines AG frankfurt-i fióktelepe, [omissis] Frankfurt am Main

alperes

között folyamatban lévő jogvitában

[omissis]

a következőképpen h a t á r o z o t t:

- I. Az eljárást felfüggeszti.**
- II. 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 meteorológiai feltételek előfordulása esetén, függetlenül azok konkrét formájától?**
 - 2. Amennyiben az első kérdésre nemleges választ kell adni, a meteorológiai feltételek rendkívüli jellege meghatározható-e az előfordulásának helyén és idején jellemző regionális és szezonális gyakorisága alapján?**
 - 3. A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményről van-e szó, amennyiben egy légiforgalmi 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 légifuvarozó minden észszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére, függetlenül e döntés okától?**
 - 4. Amennyiben a harmadik kérdésre nemleges választ kell adni, a döntés okának rendkívülinek kell-e lennie azért, hogy bekövetkezésével nem kell számolni?**

Indokolás

I.

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

Az utas az alperesnél foglalt visszaigazolt utazást. A Frankfurt am Mainból Zürichbe tartó LX1077-es járatnak 2017. 07. 06-án 20 óra 50 perckor kellett volna felszállnia és 21 óra 45 perckor kellett volna megérkeznie. A járatot valójában azért törölték, mert a megelőző, Zürichből érkező LX1076-os járat visszatért anélkül, hogy 21 óra 10 perckor eredetileg tervezetten (késve) Frankfurtba megérkezett volna. A Frankfurt am Main-i éjszakai repülési tilalom kezdete előtt már nem volt lehetséges pótlásról gondoskodni. Az alperesnek nincs bázisa Frankfurtban és pótló járatot sem tudott odarendelni. Az utast 2017. 07. 07-én 6 óra 52 perckor egy másik járatral szállították el.

Az alperes azt állítja, hogy az LX1076-os járatnak későbbi időablakot határoztak meg, mégpedig a Frankfurt am Main-i repülőtér feletti heves zivatar-tevékenység okán, a repülőtér üzemeltetése által elrendelt, meteorológiai feltételektől függő korlátozások miatt. Frankfurtba közeledve nem adtak leszállási engedélyt, mivel Frankfurt am Mainban villámlás miatt felfüggesztették a repülési tevékenységet.

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 nem megalapozott, ha az alperes ilyen rendkívüli körülmény alapján kimentheti magát.

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

a) Rendkívüli körülményeknek azok a körülmények tekinthetők, amelyek nem tartoznak az érintett légitársaság rendes tevékenységi körébe, és jellegüknél vagy eredetüknél fogva a légitársaság tényleges befolyásolási körén kívül esnek (a Bíróság 2008. 12. 22-i ítélete, C-549/07, [omissis] 23. pont); amelyek tehát nem felelnek meg a meghatározott dolog szokásos lefolyásának, hanem kívül esnek azon, ami a légi személyszállítás menetével rendszerint összefügg vagy összefügghet (a BGH 2012. 08. 21-i ítélete, X ZR 138/11 [omissis] 10., 14. pont). A joggyakorlatban a légitársaságok rendszerint a meteorológiai feltételekre és/vagy a légiforgalmi irányítási döntésekre hivatkoznak.

b) Az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek a jogalkotó elképzelése szerint is alkalmasak arra, hogy rendkívüli körülményeket képezzenek (a (14) preambulumbekzdés). Kiindulásként tehát elegendő, ha a meteorológiai feltételek ellentétesek a légi járat működésével. Ez alapvetően elfogadható, hiszen az időjárás a légitársaság befolyásolási körén kívül esik. Nem nyilvánvaló, hogy egy légitársaságnak miért kellene felróhatóságától függően olyan körülményekért felelnie, amelyeket semmilyen módon sem tud befolyásolni. Ilyen esetben tehát nem áll fenn felróhatóság a légi járat működésével kapcsolatban. A kártérítés megfizetésére vonatkozó felelősség

alól azonban önmagában valamely rendkívüli körülmény fennállása még nem mentesít, a légifuvarozó ugyanis észszerű intézkedések megtételével a rendkívüli körülmény következményeinek enyhítésére is köteles (vö. 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése).

Ugyanez vonatkozik a (15) preambulumbekkezdésben említett légiforgalmi irányítói döntésekre is. A légifuvarozó köteles a légiforgalmi irányítás utasításait követni.

c) Másrészt nem szabad megfeledkezni arról, hogy a légi közlekedés mindenképpen együtt jár azzal, hogy a légiforgalmi irányítás elemeinek és behatásának van kitéve.

Előbbi a dolog természetéből következik. Utóbbi a légi közlekedés szabályain alapul. A repülőjáratokat állandóan szabályozzák; eleve csak akkor közlekedhetnek, ha azt engedélyezik számukra. A tervezett repülőjárat közlekedésének befolyásolása a légiforgalmi irányítás behatása révén mindenütt jellemző függetlenül attól, hogy időjárás, üzemzavarok vagy más idézi elő.

Ilyen körülmények rendszerint felmerülnek; ezekkel állandóan számolni kell. Emiatt kétséges, hogy önmagában elegendő-e, ha a légi járat tervezett közlekedését a meteorológiai feltételek hátrányosan befolyásolják vagy a járatral kapcsolatos légiforgalmi irányítói döntés meghozatalára kerül sor. A 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdése szó szerinti szövegének megfelelően a meteorológiai feltételekhez és a döntéshez sokkal inkább egy rendkívüli jellegnek kellene kapcsolódnia.

Egyáltalán nem egyértelmű, hogy miért kellene a légifuvarozónak magát kimentenie, ha Funchalra, Madeirára tervez járatot; egy olyan repülőtérré, ahol közismerten gyakran vannak szélviharok. A repülőjáratot annak tudatában üzemelteti, hogy nagyobb a repülőjárat közlekedésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek kockázata, így az, hogy az ilyen szélvihar miatt ténylegesen rendellenesség jelentkezik a közlekedés során.

Ugyancsak kérdésesnek tűnik a légiforgalmi irányítási döntések tekintetében rendkívüli körülményt feltételezni, amikor például az időablak meghatározásáról van szó, ami a fogadóképesség csökkenésén alapul. A légiútvonalakon a kapacitáscsökkenés a légi közlekedés „szokásos” zavaraként határozható meg, amellyel ugyanúgy számolni kell, mint az autópályákon a torlódásokkal. Ez mindenképpen igaz a sűrűn ütemezett légterekre, mint amilyen a vitatott időszakban az európai volt. Ennek megfelelően a szokásos időjárási jelenségekre alapozott irányítási intézkedések sem alapozhatnak meg rendkívüli körülményt.

Az irányítási intézkedések tekintetében olyan esetek is elképzelhetők, amelyekben maga az érintett légifuvarozó az ok kiváltója. Így például előfordulhat, hogy a légifuvarozó repülőgépének valamilyen műszaki hiba miatt vissza kell térnie a kiinduló repülőtérré, amelynek következtében a kényszerleszállás miatt a légi közlekedés más járatok és így ugyanezen légifuvarozó emiatt késésben lévő másik

járata számára sem lehetséges átmenetileg. A légiforgalmi irányítás külső utasítása ellenére a késében lévő járat tekintetében olyan okozatos körülmény merül fel, amelyért a Bíróság ítélkezési gyakorlata (vö. 2008. 12. 22-i ítélet, C-549/07 [omissis]) alapján az üzemeltető légifuvarozó tartozik felelősséggel.

Ehhez hasonló a jelen ügy is. Frankfurt am Mainban nyáron igen gyakran van vihar és erre visszavezethető üzemszünet, ezért kérdéses, hogy a jelen esetben meghozott légiforgalmi irányítási döntések rendkívüli jelleggel bírnak-e, és nem inkább arról van szó, hogy egy légifuvarozónak ilyen eseményekre fel kell készülnie.

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

aa) A jogalkotó a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekkezdése 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 meteorológiai feltételek esetén *fordulhatnak elő*. Ennek megfelelően rendelkezik úgy a (15) preambulumbekkezdés, hogy a légiforgalmi irányítási döntést különleges körülmények fennállásának *kellene* tekinteni. Tehát nem kell kötelezően annak tekinteni. Ez pedig a megszorító értelmezés mellett és semmiképpen sem az ellen szól, ami a jogalkotó által célzott, az utasok magas szintű védelmének is megfelel (az (1) preambulumbekkezdés).

A rendkívüli körülmény fogalma szerint nem teljesülhet a fent említett két feltétel, azaz a befolyásolhatóság és az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körének gyakorlása. Az előbbi nem biztos, hogy teljesül, de az utóbbi minden bizonnyal igen, feltéve, hogy az időjárási körülményeknek való kitettség a légifuvarozó rendes tevékenységi körének részét képezi. Az a tény, hogy a légifuvarozók működése szükségszerűen és mindig a hatóságok szabályozási hatáskörébe tartozik, szintén az érintett légifuvarozó szokásos tevékenysége részének minősíthető.

A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése tehát a szűkebb értelmezés mellett szól. A „rendkívüli” kifejezés ritkább előfordulásra utal. Ami rendszeresen előfordul, az nem lehet rendkívüli. Az utasok magas szintű védelme érdekében helyénvalónak tűnik, hogy az érintett légifuvarozó 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. 12. 22-én hozott ítéletében [omissis] a Bíróság kimondta, hogy a bíróságoknak meg kell vizsgálniuk, hogy a légifuvarozó által hivatkozott műszaki problémák olyan eseményekből erednek-e, amelyek nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyek annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek (26. és azt követő 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 légifuvarozó 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 a meteorológiai feltételek vagy a légifuvarozó által hivatkozott légiforgalmi irányítási döntések olyan eseményekből erednek-e, amelyek nem képezik a légifuvarozó rendes tevékenységi körének részét, és annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek.

bb) 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 ítélni lehet. Ha bizonyos időjárási körülmények bizonyos időpontokban gyakrabban fordulnak elő, mint más helyeken, akkor már nem számíthatnak kivételesnek. Az a légifuvarozó, amely különleges időjárási jelenségek által jellemzett régiókban vagy időszakokban folytat légi közlekedést, azt kockáztatja, hogy csak szokásosnak minősülő körülménynek van kitéve ([hivatkozás a nemzeti szakirodalomra]).

A légiforgalmi irányítási döntések tekintetében döntő lehet azok indoka, azaz az, hogy az ellenőrzési intézkedés oka rendkívüli jellegű volt-e (vö. [omissis] [hivatkozás a nemzeti irodalomra] és HG Wien, 2017. 01. 06-i ítélet – 60 R 62/17y [omissis]). E kérdésre azon esetek tekintetében adható igenlő válasz, amelyekkel az üzemeltetési gyakorlaton kívül nem kell számolni, így például balesetek, terrortámadások, politikai események vagy szokatlanul szélsőséges időjárás által befolyásolt esetleges elterelések, míg az általános kapacitáscsökkenés, nem meghatározott meteorológiai feltételek és hasonló kizárhatók.

cc) A légifuvarozókat nem terhelné indokolatlanul az ilyen értelmezés.

Hasonlóan vélekedett a főtanácsnok a 2013. 03. 14-i, a C-509/11. sz. ügyben benyújtott, a 1371/2007 rendelet 17. cikkéhez kapcsolódó indítványában, 40. pont [omissis]: „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 légitársaságok a jegyköltségeikbe beleszámíthatják azokat a *de facto* időjárással és ellenőrzéssel kapcsolatos eseményeket is, amelyek kiszámítható statisztikai rendszerességgel fordulnak elő, és amelyek kártérítést igénylő repülési szabálytalanságokhoz vezethetnek, amennyiben az időjárással és ellenőrzéssel kapcsolatos körülmények miatti kártérítési kifizetések észszerű mértéket meghaladó gazdasági terhet jelentenek.

2. Jelen esetben arról van szó, hogy nem bizonyított és nem nyilvánvaló, hogy a Frankfurt am Mainban júliusban lezajlott zivatarok és a légiforgalmi irányítás ebből eredő döntései kivételes jellegűek lennének. Következésképpen az alperes csak akkor hivatkozik alappal a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményre, amennyiben az nem az előbbtől függ.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM