

C-388/22. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2022. június 14.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2022. június 3.

Felperes:

flightright GmbH

Alperes:

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

**Amtsgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i helyi bíróság,
Németország)** Frankfurt am Main, 2022. június 3.

[omissis]

Végzés

A Flightright GmbH, [omissis]

felperes

[omissis] és

a TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [omissis]

alperes

[omissis] között folyamatban lévő jogvitában a bíróság 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 légi fuvarozó 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 kártalanítást követel az alperestől egy utas engedményezett joga alapján.

Az engedményező az alperesnél mint üzemeltető légi fuvarozónál foglalt visszaigazolt utazást. A Porto Alegréből Lisszabonba tartó TP118-as járatnak – a Frankfurt am Mainba tartó LH1167-es csatlakozó járatral – 2017. március 9-én 21 óra 10 perckor kellett volna felszállnia. A csatlakozó járatnak 2017. március 10-én 12 óra 5 perckor kellett volna felszállnia, és 16 óra 10 perckor kellett volna megérkeznie. A TP118-as járatot törölték. Az engedményezőt 2017. március 10/11-én szállították el, és több mint 27 órás késéssel érkezett meg Frankfurt am Mainba.

Az alperes azt állítja, hogy a törlésre azért került sor, mert a vita tárgyát képező TP118-as járáshoz szánt légi jármű nem tudott leszállni Porto Alegreben. Ennek az volt az oka, hogy 2017. március 9-én egy zivatar miatt nem lehetett leszállni, és a légi járművet Curitiba-ba irányították át. Az első megközelítési kísérlet során a zivatarfelhők közvetlenül a futópálya megközelítési területén voltak, a második kísérlet során pedig a légi jármű még megközelítési engedélyt sem kapott. A szolgálati idő ezt követően bekövetkezett túllépése miatt a személyzet csak másnap bonyolította le véglegesen a Porto Alegre-i járatot. Porto Alegreben az alperes nem rendelkezett helyettesítő repülőgéppel. Az engedményező a legkorábbi és lehető leggyorsabb járatra lett átfoglalva, amit a felperes nem-tudással vitat.

A felperes azt állítja, hogy az egyeztetett világidő szerint 23 órától le lehetett volna szállni.

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 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 légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esnek (a Bíróság 2008. december 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 összefüggő lehet [omissis]. A joggyakorlatban a légi fuvarozók 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 légi fuvarozó befolyásolási körén kívül esik. Nem nyilvánvaló, hogy egy légi fuvarozónak miért kellene felelősségétől függően olyan körülményekért felelnie, amelyeket semmilyen módon sem tud befolyásolni. Ilyen esetben tehát nem áll fenn felelősség a légi járat működésével kapcsolatban. A kártérítés 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).

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

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

Előbbi 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). 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 légi fuvarozónak 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 légi útvonalakon 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 például amilyen a koronavírus előtti 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 légi fuvarozó az ok kiváltója. Így például előfordulhat, hogy a légi fuvarozó repülőgépének valamilyen műszaki hiba miatt vissza kell térnie a

kiinduló repülőtérré, amelynek következtében a kényszerleszállás miatt a légi közlekedés más járatok és így ugyanezen légi fuvarozó emiatt késében 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 (lásd: 2008. december 22-i ítélet, C-549/07 [omissis]) alapján az üzemeltető légi fuvarozó tartozik felelősséggel.

Ehhez hasonló a jelen ügy is. Nem bizonyított és nem nyilvánvaló, hogy a Porto Alegreben márciusban lezajlott zivatarok és az ezek nyomán meghozott légiforgalmi irányítási döntések rendkívüli jelleggel bírnak, ezért kérdéses, hogy a meteorológiai feltételek és a leszállási engedély megtagadása rendkívüli jelleggel bírt-e, és nem inkább arról van szó, hogy egy légi fuvarozónak – mint az alperesnek a jelen ügyben szereplő helyzetben – ilyen eseményekre fel kellett készülnie.

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 meteorológiai feltételek esetén *fordulhatnak elő*. Ennek megfelelően rendelkezik úgy a (15) preambulumbekzdés, 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) 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 körülményeknek való kitettség a légi fuvarozó rendes tevékenységi körének részét képezi. Az a tény, hogy a légi fuvarozók működése szükségszerűen és mindig a hatóságok szabályozási hatáskörébe tartozik, szintén az érintett légi fuvarozó 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 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 azt követő pont). Valamely gép karbantartási hiányosságából eredő műszaki hiba megoldását tehát a légi fuvarozó 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 légi fuvarozónál 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 légi fuvarozó által hivatkozott légiforgalmi irányítási döntések 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) 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 ítélnélhető meg. Ha bizonyos időjárási körülmények 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 csak szokásosnak minősülő körülménynek van kitéve [omissis].

A légiforgalmi irányítási döntések tekintetében döntő lehet azok indoka, azaz az, hogy az irányítási intézkedés oka rendkívüli jellegű volt-e [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 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 (<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pagen-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>; felkeresve 2021. december 1-jén) 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 *de facto* időjárással és irányítással kapcsolatos eseményeket is, amelyek kiszámítható statisztikai rendszerességgel fordulnak elő, és amelyek kártalanítást igénylő repülési szabálytalanságokhoz vezethetnek, amennyiben az időjárással és irányítással kapcsolatos körülmények miatti kártalanítások észszerű mértéket meghaladó gazdasági terhet jelentenek.

2. Mivel – amint az már megállapítást nyert – nem bizonyított és nem nyilvánvaló, hogy a Porto Alegreben márciusban lezajlott zivatarok és a légiforgalmi irányítás ebből eredő döntései rendkívüli jellegűek lennének, 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]