

C-385/23. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2023. június 22.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Korkein oikeus (Finnország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. június 22.

Felperes:

A utas

Alperes:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS

VÉGZÉS

[– –]

KELT

[– –]

2023. június 22.

FELPERES: A utas

ALPERES: Finnair Oyj

TÁRGY: szolgáltatási szerződéssel kapcsolatos jogvita

**A KORKEIN OIKEUS (LEGFELSŐBB BÍRÓSÁG, FINNORSZÁG)
HATÁROZATA**

Az eljárás tárgya

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú [helyesen: jelentős] késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004 L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 5. cikke (3) bekezdésének értelmezésére vonatkozik. Azt kell eldönteni, hogy a légitársaság köteles-e a 261/2004/EK rendelet 7. cikkében előírt átalánykártalanítást megfizetni az utasnak, vagy a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett, a kártalanítás fizetése alól mentesítő rendkívüli körülmény állt fenn, amelyet minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni.

Az irányadó tényállás

- 2 A utas 2016. március 25-re foglalt jegyet a Finnair Oyj Helsinkiből Bangkokba tartó járatára. A járatot egy 5,5 hónapja szolgálatban lévő Airbus A350-es légi járművel kellett volna teljesíteni. Az üzemanyagtartály feltöltésekor, röviddel a felszállás előtt üzemzavar keletkezett a légi jármű üzemanyag-mennyiségének mérésére szolgáló rendszerben. A hibát a repülésbiztonság szempontjából olyannyira lényegesnek ítélték, hogy a szóban forgó légi járművel végrehajtott járatot törölték, és 2016. március 26-án a társaság egy helyettesítő légi járművel teljesítették. A járat körülbelül 20 óra késéssel érte el célállomást.
- 3 Az alkalmazott repülőgéptípus új volt, és a hiba nem volt ismert a szóban forgó, váratlan esemény előtt, amelyben a hiba világszerte ekkor fordult elő először. Ezért sem a légi jármű gyártója, sem a repülésbiztonsági hatóság nem jelentette a hibát. A hiba okának tisztázására azonnal vizsgálat indult. Körülbelül egy nap elteltével kijavították a hibát oly módon, hogy eltávolították az üzemanyagot a tartályból és újratöltötték az üzemanyagtartályt; ezt követően a légi jármű újra repülésre alkalmas volt. A légi jármű gyártója által végzett későbbi vizsgálatok kimutatták, hogy a szóban forgó üzemanyag-mennyiségmérő rendszer meghibásodását egy rejtett tervezési hiba okozta, amely az egész légi jármű-típust érintette.
- 4 A szóban forgó légi jármű-típus több hónapig tovább repült, mielőtt egy 2017. februári szoftverfrissítés végérvényesen megszüntette a hibát. Azóta nem volt ilyen jellegű üzemzavar az Airbus A350-es típusnál.

Az eljárás

- 5 A utas a Käräjäoikeus (körzeti bíróság, Finnország, mint elsőfokú bíróság) előtt keresetet nyújtott be a Finnair Oyj ellen 600 euró összegű átalánykártalanítás megfizetése iránt a 261/2004 rendelet alapján. A Finnair Oyj vitatta ezt a keresetet. Úgy vélte, hogy rejtett tervezési hibáról van szó, amely a légitársaság

részéről a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében rendkívüli körülménynek minősül. Ezenkívül minden észszerű intézkedést megtett.

- 6 A Käräjaoikeus (körzeti bíróság) úgy vélte, hogy a Finnair Oyj-nek számolnia kellett volna azzal, hogy egy új légitársaság-típus használatba vételekor a szóban forgóhoz hasonló – a tervezési és gyártási hibák miatt nehezen előrelátható – javítási igényekkel kell szembenéznie. Az ilyen meghibásodások a légitársaság szokásos tevékenységének részét képezik, és pusztán az a tény, hogy a légi jármű gyártója nem adott utasításokat a légitársaságnak az új típusú légi járműre vonatkozóan a tekintetben, hogy hogyan kell eljárni ilyen jellegű meghibásodás esetén, nem teszi rendkívülivé a váratlan eseményt. A Käräjaoikeus (körzeti bíróság) helyt adott a keresetnek.
- 7 A Finnair Oyj fellebbezést nyújtott be a Käräjaoikeus (körzeti bíróság) ítéletével szemben a Hovioikeushoz (fellebbviteli bíróság, Finnország). A Hovioikeus (fellebbviteli bíróság) megállapította, hogy ez váratlan repülésbiztonsági hiányosság volt. Véleménye szerint az üzemzavar nem volt része a Finnair Oyj szokásos tevékenységének, és jellegénél vagy okánál fogva kívül esett a tényleges befolyásán, így rendkívüli körülménynek minősült. A Hovioikeus (fellebbviteli bíróság) felmentette a Finnair Oyj-t azon kötelezettsége alól, hogy A-nak kártalanítást fizessen a járat késése miatt.
- 8 A Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság) befogadta A fellebbezését. A Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság) előtt A újra érvényesítette kártalanítási igényét, a Finnair Oyj pedig annak elutasítását kérte.

Alkalmazandó jogszabályok

- 9 A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint az utasoknak – bizonyos kivételektől eltekintve – joguk van az üzemeltető légitársaság általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban. A rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerint az üzemeltető légitársaság nem köteles kártérítést [helyesen: kártalanítást] fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.
- 10 Az Európai Unió Bíróságának állandó ítélkezési gyakorlata szerint a három óra vagy annál több késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni az e rendelet 7. cikke által előírt kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 69. pont).
- 11 A „rendkívüli körülmények” fogalmát a rendelet nem határozza meg. A rendelet (14) preambulumbekzdése kifejti, 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 egy üzemeltető légifuvarozó működését befolyásolják.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem szükségessége

- 12 A Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság) előtt folyamatban lévő polgári perben az indokolással ellátott határozat meghozatalához a 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének értelmezése szükséges, tekintettel arra, hogy milyen feltételek mellett tekinthető a rejtett tervezési hiba rendkívüli körülménynek. A perben hivatkoztak arra, hogy az Európai Unió más tagállamainak bíróságai is hoztak határozatokat kártalanítás iránti igényekről ugyanezen hiba okozta járatkésések miatt.
- 13 Az Európai Unió Bírósága több határozatban is döntött már arról, hogy a műszaki problémák rendkívüli körülményeknek minősülnek-e. A Bíróság a van der Lans ügyben hozott határozatában (2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618) megállapította, hogy tekintettel arra, hogy a légi járművek működésében elkerülhetetlenül műszaki problémák merülnek fel, a légifuvarozók a tevékenységük végzése során rendszeresen szembesülnek ilyen problémákkal (37. pont). Bizonyos műszaki problémák azonban a rendkívüli körülmények közé tartozhatnak. Ez így van például abban a helyzetben, amelyben 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 (38. pont). A Lans ügyben a Bíróság relevánsnak tartotta, hogy sem az érintett légifuvarozó flottáját képező gépek gyártója, sem az illetékes hatóság nem állapította meg, hogy nemcsak ennek a konkrét légi járműnek, hanem e flotta más légi járműveinek is a járatok biztonságát érintő rejtett gyártási hibája van (39. és 40. pont).
- 14 Az újabb ítélkezési gyakorlatában (lásd pl.: 2022. július 7-i SATA International – Azores Airlines ítélet, C-308/21, EU:C:2022:533, 25. pont) a Bíróság rámutatott, hogy a rendkívüli körülmények fogalmának értékelésekor a „belső” eredetű eseményeket meg kell különböztetni azoktól az eseményektől, amelyek eredete „kívül” áll az üzemeltető légi fuvarozón. Így e fogalom alá tartoznak ilyen „külső” események felmerülése címén a légi fuvarozó tevékenysége és külső, a gyakorlatban többé-kevésbé gyakori körülmények folytán létrejött események, amelyekre a légi fuvarozó nincs befolyással, mert e körülmények természeti tényezőkől vagy harmadik személyek, például egy másik légi fuvarozó vagy a légi közlekedési, illetve repülőtéri tevékenység területén működő másik köz- vagy magánjogi szereplő részéről felmerülő tényezőkől erednek.
- 15 Az itt eldöntendő ügy értékelése során felmerül a kérdés, hogy miként kell értelmezni az előbbieket, ha a járatkésés eredetileg egy olyan hibának tulajdonítható, amely először csak a szóban forgó légi járművön jelent meg, amelyet sem a légi jármű gyártója, sem az illetékes hatóság nem fedezett fel előzetesen, de amelyről később a gyártó kiderítette, hogy az egész új légi jármű-típust érintő rejtett tervezési hiba.

- 16 A Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság) szükségesnek tartja annak értelmezését, hogy a szóban forgó esethez hasonló – egy új légi járművön jelentkező – műszaki probléma „külső” vagy „belső” eseménynek tekintendő-e. Csak azért kell-e egy eseményt „külsőnek” minősíteni, mert a hiba megállapítása után derült ki, hogy az érintett légijármű-típus más légi járműveit is érintette ugyanaz a rejtett repülésbiztonsági hiba? Elegendő-e tehát a gyártó pusztán utólagos felfedezése, hogy a hiba úgynevezett típushiba, ahhoz, hogy a körülmények rendkívülinek minősüljenek, vagy a „harmadik személy [...] részéről felmerülő tényező” kifejezésen inkább például bizonyos légijármű-típusok hirtelen repülési tilalma értendő?
- 17 Amennyiben egy olyan hiba, mint amilyenről itt szó van, nem tekinthető rendkívüli körülménynek pusztán azért, mert a repülést megakadályozó hiba felfedezése után derült ki, hogy a szóban forgó típushoz tartozó más légi járműveket is érintette ugyanaz a rejtett hiba, meg kell vizsgálni, hogy egy ilyen, egy légi járművön előforduló és végül kijavított hiba más okból ilyen körülmények körébe tarthat-e. Az Európai Unió Bíróságának állandó ítélkezési gyakorlata szerint a műszaki problémák esetében a rendkívüli körülményeknek olyan eseményre kell vonatkozniuk, amely két kumulatív feltételnek felel meg: először is, az esemény nem tarthat az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe. Másodszor jellegénél vagy eredeténél fogva a légifuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül kell esnie (lásd például: 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 23. pont).
- 18 A van der Lans ítéletben (41. és 43. pont) megállapítást nyert, hogy amikor bizonyos alkatrészek idő előtti meghibásodása következik be, a meghibásodás alapvetően a légi jármű üzemeltetésére szolgáló, igen összetett rendszerrel függ össze, amelyet a légifuvarozó gyakran kényes, sőt akár szélsőséges körülmények között üzemeltet. Ilyen esetben meg kell állapítani, hogy az ilyen meghibásodás megakadályozása vagy az emiatt elvégzendő javítás nem áll az érintett légifuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül, mivel ezen utóbbinak kell biztosítania az általa a gazdasági tevékenységének céljaira üzemeltett légi jármű karbantartását és megfelelő működését. Például a Finnair ítéletben is megállapította a Bíróság, hogy az adott légi jármű bizonyos alkatrészeinek idő előtti, akár váratlan hibája nem minősül rendkívüli körülménynek, mivel az főszabály szerint annak működéséhez kapcsolódik (lásd: 2020. március 12-i Finnair ítélet, C-832/18, EU:C:2020:204, 41. pont).
- 19 Felmerül a kérdés, hogy az egyes alkatrészek hibáinak idő előtti előfordulására vonatkozó fenti értelmezés vonatkozik-e az olyan rejtett gyártási vagy tervezési hibára is, mint amilyen a szóban forgó hiba, amely először fordult elő egy új típusú légi járművön, és amelynek kijavításához szoftverfrissítésre volt szükség. A jelen esetben a hiba abban különbözik a fent említett Finnair ítéletben a gyártó által felfedezett rejtett gyártási vagy tervezési hibától („*Technical Follow-up*”), hogy sem a gyártó, sem a légifuvarozó nem tudta a járat törlésének időpontjában, hogy mi a szóban forgó új légijármű-típus hibájának oka, és hogyan lehet azt orvosolni. Másrészt az ügyben benyújtott bizonyítékok szerint nem szokatlan,

hogyan egy új légi jármű-típusnak rejtett hibái vannak a forgalomba helyezés kezdeti szakaszában.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

A Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság), miután lehetőséget adott a feleknek az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tartalmával kapcsolatos észrevételeik megtételére, úgy határozott, hogy a további eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

1. Hivatkozhat-e a légifuvarozó a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményekre kizárólag azért, mert a légi jármű gyártója felfedezte, hogy a repülés biztonságát veszélyeztető, az egész légi jármű-típust érintő rejtett tervezési hiba áll fenn, holott ez a felfedezés csak a járat késése vagy törlése után történt?

2. Ha az első kérdésre adott válasz nemleges, és meg kell vizsgálni, hogy a körülmények olyan eseményekre vezethetők-e vissza, amelyek az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik, és amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem esnek annak tényleges befolyásán kívül, akkor az Európai Unió Bíróságának az egyes műszaki alkatrészek hibáinak idő előtti megjelenésére vonatkozó ítélkezési gyakorlata alkalmazandó-e a jelenlegihez hasonló esetben, amikor sem a gyártó, sem a légifuvarozó nem tudta a járat törlésének időpontjában, hogy a szóban forgó új típusú légi járművön milyen jellegű hiba van, és hogyan lehet azt orvosolni?

Az előzetes döntéshozatal kézhezvételét követően a Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság) hoz ítéletet az ügyben.

[--]