

C-411/23. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2023. július 3.

A kérdést előterjesztő bíróság:Sąd Okręgowy w Warszawie (varsói regionális bíróság,
Lengyelország)**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2023. május 26.

Felperes:

D. SA

Alperes:

P. SA

Az alapeljárás tárgya

A 261/2004 rendelet 7. cikke alapján a járat több mint három óras késése miatt 600 euró összegű kártalanítás iránti kereset.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogi alapja

A „rendkívüli körülmények” és a „váratlan hiányosságok” fogalmának értelmezése a repülőgéphajtóművel kapcsolatos tervezési hiba feltárása miatt bekövetkezett járatkéséssel összefüggésben, amelynek esetleges felmerüléséről a légi fuvarozót előzetesen értesítették – Azon megelőző intézkedések köre, amelyeket a légi fuvarozónak „minden észszerű intézkedés” keretében meg kell hoznia ahhoz, hogy mentesüljön a járat késése miatti kártalanítás kötelezettsége alól – Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 267. cikke

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

1) „Rendkívüli körülménynek” minősül-e, és 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 (14) és (15) preambulumbekzdésének értelmében vett „váratlan hiányosságok” fogalma alá tartozik-e a repülőgép hajtóművének a gyártó által feltárt tervezési hibája, ha a légi fuvarozó több hónappal a repülés előtt tudott a lehetséges tervezési hibáról?

2) Ha a hajtóműnek a végzés 1. pontjában említett konstrukciós hibája 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 (14) és (15) preambulumbekzdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül, akkor a 295/91/EGK rendelet (14) preambulumbekzdésében és 5. cikkének (3) bekezdésében meghatározott „minden észszerű intézkedés” meghozatala keretében elvárható-e a légi fuvarozótól, hogy a repülőgép hajtóművével kapcsolatos tervezési hiba valószínűsíthető feltárásának figyelembevételével helyettesítő repülőgép készenlétben tartása céljából a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében megelőző intézkedéseket tegyen annak érdekében, hogy mentesüljön az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártalanítási kötelezettsége alól?

A hivatkozott uniós rendelkezések

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 – (14) és (15) preambulumbekzdés, az 5. cikk (1) és (3) bekezdése, valamint 7. cikk.

A hivatkozott uniós ítélkezési gyakorlat

A kérdést előterjesztő bíróság a Bíróság alábbi ítéleteire hivatkozik, illetve utal:

- 2008. december 22-i Wallentin–Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 21., 23., 24., 25. és 26. pont;
- 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 61. és 69. pont;

- 2011. május 12-i Eglītis és Ratnieks ítélet, C-294/10, EU:C:2011:303, 25. és 30. pont;
- 2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11, EU:C:2013:43, 29. és 38. pont;
- 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 36., 37., 38., 41. és 43. pont;
- 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 20., 21., 22., 28. és 29. pont;
- 2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288;
- 2020. március 12-i Finnair ítélet, C-832/18, EU:C:2020:204, a rendelkező rész 2. pontja;
- 2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2021:226, 22. pont.

Ezenfelül a kérdést előterjesztő bíróság hivatkozik Medina főtanácsnoknak a TAP Portugal (A másodpilóta halála) ügyre vonatkozó indítványára (C-156/22–C-158/22, EU:C:2023:91, 30., 46., 58. pont).

A tényállás és az eljárás rövid ismertetése

- 1 2018. július 2-án J. D. szállítási szerződést kötött a P. S. A.-val (légi fuvarozóval) abból a célból, hogy szállítsa el őt [Krakkóból Chicagóba]. A szerződés tárgyát képező repülőútra ugyanezen a napon került sor. A szóban forgó járat késett, aminek következtében az utas több mint 3 órával a tervezett érkezési időt követően érkezett meg a célállomás repülőtérére. 2018. július 18-án J. D. mint engedményező és a P.[R] S. A. mint engedményes követelésre vonatkozó engedményezési szerződést kötöttek, amely alapján az utas a járat késése miatt fennálló követelését az engedményesre ruházta át. A 2019. március 29-én indított keresettel a D. S. A. (korábban: P.[R] S. A.) kérte, hogy a légi fuvarozót kötelezzék 600 euró kifizetés időpontjáig járó törvényes kamatokkal növelt összegének megfizetésére.
- 2 Az alperes légi fuvarozó ellenkérelmében a kereset elutasítását kérte. A légi fuvarozó elismerte, hogy a szóban forgó járat késett. Kifejtette, hogy a transzatlanti járatokon használt repülőgépekbe szerelt R. márkájú hajtóműveket illetően tervezési hibák merültek fel, mivel azonban intézkedéseket hozott a menetrend szerinti járatokon előforduló váratlan helyzetek minimalizálása érdekében, mentesül a szóban forgó járat késéséért való felelősség alól.
- 3 2018 áprilisában az alperes légi fuvarozó arra vonatkozó információkat kapott a hajtóművek gyártójától, R.-től, hogy a B. légi járművekre felszerelt hajtóművek tervezési hibájának feltárását követően számos korlátozást vezettek be e repülőgépek használatára vonatkozóan. A hiba a kompresszorlapátokat érintette.

2018. június 28-án a légi jármű ellenőrzőrendszere a repülés során működési rendellenességet észlelt azon repülőgép hajtóművében, amelynek a szóban forgó járatot kellett 2018. július 2-án végrehajtania. A pompázsjelenség bekövetkezésének megállapítását követően elvégezték a kompresszor szemrevételezéssel és boroszkóppal történő vizsgálatát. A hajtóművet üzemképtelennek nyilvánították, szétszerelték és javításra küldték. A rendelkezésre álló működőképes tartalék hajtóművek hiánya miatt – ami globális probléma volt, mivel a gyártó nem gyártott elegendő számú tartalék hajtóművet – a hajtómű cseréjére csak 2018. július 5-én volt lehetőség, és a légi járművet 2018. július 7-én helyezték újra üzembe.

- 4 A fent leírt körülmények következtében az alperes légi fuvarozó úgy döntött, hogy a szóban forgó járatot másik, üzemképes repülőgéppel teljesíti, amely a menetrend váratlan megváltozása miatt késve érkezett a [chicagói] repülőtérre. Ennek következtében a szóban forgó járat több mint három órát késett.
- 5 2018 áprilisa óta, amikor a hajtóművek szóban forgó tervezési hibáját feltárták, az alperes légi fuvarozó további repülőgépek lízingelése céljából különböző más légi fuvarozókkal többször is felvette a kapcsolatot.
- 6 2021. december 3-i ítéletével az elsőfokú bíróság elutasította a keresetet, mivel úgy ítélte meg, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett mentesítő körülmények fennállása bizonyított, és e tekintetben a fenti 3. és 5. pontban kifejtettekre hivatkozott, különösen hangsúlyozva, hogy a szóban forgó járat késésének közvetlen kiváltó oka a hajtómű gyártási hibája volt, és hogy az alperes légi fuvarozó a helyettesítő repülőgép megszervezése érdekében minden észszerű intézkedést megtett.
- 7 Az elsőfokú bíróság ezzel összefüggésben rámutatott arra, hogy a repülőgép gyári hibája nem tekinthető olyan tipikus hibának, amelyet kellő időben fel kellett volna tárni, és a repülőgép üzemeltetéséből eredő hibának sem tekinthető. Ez az esemény nem volt előre látható, veszélyeztette a repülés biztonságát, és hirtelen, a repülőgép rutinszerű üzemeltetése során következett be. Az említett bíróság véleménye szerint a légi fuvarozó megfelelően és szakszerűen járt el, amikor követte a hajtómű gyártójától kapott ajánlásokat, és bizonyította, hogy a repülőgép karbantartása megfelelt az előírt ellenőrzési programnak.
- 8 Az elsőfokú bíróság egyetértett azzal az állítással, hogy az alperes légi fuvarozó nem tudta megoldani a felmerült problémát, mivel globális problémáról van szó, és hogy a légiflotta esetleges megduplázása vagy az, hogy több tartalék repülőgéppel rendelkezzen, a társaság likviditásának hiányához vezetett volna. A hajtóműgyártó a gyártási kapacitás hiánya miatt nem tudta kicserélni valamennyi légi fuvarozónál az összes meghibásodott hajtóművet, és a légi fuvarozónak nem állt rendelkezésre elegendő idő a teljes hálózat átszervezésére.
- 9 A D. S. A. felperes a 2021. december 3-i ítélettel szemben fellebbezést nyújtott be, amelyben téves ténymegállapításra hivatkozott, vitatva, hogy a szóban forgó

járat késésének közvetlen oka rendkívüli körülmény, azaz a hajtómű tervezési hibája volt, hogy az alperes légi fuvarozó a járat késésének elkerülése érdekében minden észszerű intézkedést megtett, hogy az R. hajtóművekkel kapcsolatos probléma 2018-ban a légi fuvarozó számára korábban ismeretlen új probléma volt, és hogy az alperesnek nem állt rendelkezésre elegendő idő a teljes hálózat átszervezésére. A D. S.A. szerint az ügyben nem álltak fenn olyan rendkívüli körülmények, amelyek mentesítették volna a légi fuvarozót a járat jelentős késése miatti felelősség alól.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid összefoglalása

- 10 A jogvita repülőgéphajtómű általános tervezési hibájával összefüggésben a 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekzdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” és „váratlan hiányosságok” fogalmának értelmezésére vonatkozik. A kérdést előterjesztő bíróság a Bíróság ítélkezési gyakorlatára hivatkozik, utalva a C-315/15. sz. ügyben hozott ítéletre (20. pont), amelynek értelmében a légi fuvarozó mentesül a 261/2004 rendelet 7. cikke szerint az utasoknak járó kártalanítás kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy a légi járat törlését vagy az érkezéskor legalább háromórás késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyet minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.
- 11 A kérdést előterjesztő bíróság – többek között a C-257/14. sz. ügyben hozott ítéletre (36. és 38. pont) hivatkozva rámutat, hogy bizonyos műszaki problémák a rendkívüli körülmények közé tarthatnak, például amikor az érintett légi fuvarozó flottáját képező gépek gyártója felfedi, hogy a már használatban lévő gépeknek a járatok biztonságát érintő rejtett gyártási hibája van. Ugyanakkor a légi jármű műszaki hibája a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok közé sorolható, amennyiben olyan eseménynek minősül, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légifuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik.
- 12 A jelen ügyben a rejtett hajtóműhiba az üzemeltető légi fuvarozón kívül álló eseménynek minősül. A kérdés azonban az, hogy a „rendkívüli körülmény” és a „váratlan hiányosság” fogalmába tartozik-e az olyan gyártási hiba is, amelynek bekövetkezését úgymond bejelentették, és ezért bizonyos értelemben előre látható volt. E feltétel értékeléséhez tehát azt kell vizsgálni, hogy mennyire volt valószínű, hogy a légi fuvarozó előre láthatta a szóban forgó rejtett hajtóműhiba bekövetkeztét és feltárását, valamint magának az eseménynek a következményeit.
- 13 Jelen ügyben gyártási hajtóműhibáról van szó, amelyet azonban a gyártó feltárt. A légi fuvarozó 2018 áprilisában kapott tájékoztatást a hajtóműgyártótól arról, hogy tervezési hibát fedeztek fel a hajtóművekben. Mindazonáltal a hibát nem feltétlenül találták volna meg, mivel nem minden ellenőrzés során derült fény a kompresszor lapátjának repedésére. A gyártó nem javasolta az összes repülőgép azonnali leállítását, és nem is jelezte, hogy a repülőgépek nem repülhetnek. A szóban forgó repülőútra 2018. július 2-án került sor, és a hibát az adott, aznapi

járatra kijelölt repülőgépen 2018. június 28-án észlelték. Választ kell adni tehát arra a kérdésre, hogy a hiba – előreláthatóságát illetően – kívül esett-e a légi fuvarozó befolyásán. Csupán feltételezni lehetett, hogy a hajtóművek bizonyos százaléka tekintetében olyan meghibásodást tárnak fel, amely miatt azokat üzemben kívül helyezik. Nem lehetett azonban ténylegesen előre látni, hogy adott esetben történik-e meghibásodás.

- 14 Meg kell jegyezni, hogy a légi fuvarozóknak szigorú műszaki és igazgatási eljárásoknak kell megfelelniük tevékenységük végzése során. Ez vonatkozik a repülőgépek műszaki problémáira is, függetlenül azok okától. A légi fuvarozónak vagy rendelkeznie kell e tekintetben megfelelő eljárásokkal, vagy ilyen eljárások hiányában – például a szóban forgó esemény sajátosságai miatt – meg kell tennie minden szükséges, lehetséges és észszerűen megalapozott lépést azon esemény elhárítása érdekében, amely a járat késését vagy törlését okozhatja.
- 15 A jelen ügyben ezen eljárásokat betartották. A hajtóműhibát feltáró gyártó a felhasználóknak ellenőrzés elvégzését javasolta. Az ellenőrzés azonban – noha feltárhatott volna – nem tárt fel hibát. A légi fuvarozó elvégezte a szükséges műszaki vizsgálatokat, a hajtómű meghibásodása pedig kétségtelenül olyan töle független esemény volt, amelyre nem volt ráhatása. Más szóval, még adott eljárás követése, illetve a szükséges lépések megtétele sem garantálta azt, hogy az adott eseményt befolyásolni lehessen.
- 16 Ennek következtében a „rendkívüli körülmények” és a „váratlan hiányosságok” fogalmának további értelmezése és annak vizsgálata szükséges, hogy e fogalom alá tartozik-e a hajtómű azon tervezési hibája, amelyet a gyártó feltárt és amely előre látható, azaz bizonyos mértékig „várható”, vagy amelynek valószínű bekövetkezése előre látható volt, ami azonban nem jelenti egyúttal azt is, hogy a légi fuvarozónak lehetősége lett volna ezt az eseményt befolyásolni.
- 17 Ami a „minden észszerű intézkedés” fogalmát illeti, a kérdést előterjesztő bíróság a Bíróság C-315/15. sz. ítéletére hivatkozva (28. pont) rámutatott arra, hogy a mentesítő rendkívüli körülményekre hivatkozva bizonyítania kell azt, hogy azokat semmiképpen nem lehetett volna elkerülni a helyzetnek megfelelő intézkedésekkel, azaz olyan intézkedésekkel, amelyek e rendkívüli körülmények bekövetkezésének időpontjában megfelelnek különösen az érintett légi fuvarozó által műszakilag és gazdaságilag elviselhető feltételeknek.
- 18 Jelen ügyben szóban forgó kérdés arra vonatkozik, hogy a légi fuvarozónak milyen megelőző intézkedéseket kellett volna hoznia ahhoz, hogy ezen intézkedéseket észszerűnek lehessen tekinteni.
- 19 A gyári hiba nem tekinthető olyan tipikus hibának, amely előzetesen, a repülés megkezdése előtt könnyen feltárható. A jelen ügyben azonban a hajtóműgyártó által szolgáltatott információk alapján az ilyen hiba előrelátható volt. Meg lehet fontolni, hogy ilyen esetben a légi fuvarozónak nem kell-e megkísérelnie a (még működőképes) hajtómű cseréjét, vagy a repülőgépet le kell-e állítani addig, amíg a

gyártó meg nem oldja a javítással vagy az új hajtóművek beszerzésével kapcsolatos problémákat. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy e konkrét repülőgéphez már 2018. július 5-én beszerezték a tartalék hajtóművet, és a repülőgépet 2018. július 7-én, azaz nyolc nappal a hajtóműhiba feltárását követően helyezték újra üzembe.

- 20 Ezért meg kell vizsgálni, hogy a légi fuvarozónak nem kellett volna-e – a 2018 áprilisa óta fennálló helyzet ismeretében – javítási tervet készíteni és a repülőgépek cseréjéről gondoskodni. Első látásra úgy tűnik, hogy az áprilistól július elejéig tartó időszak lehetővé tette, hogy a járatkésés vagy -törlés elkerülése érdekében minden szükséges és észszerű lépést megtegyenek, mivel a légi fuvarozó előre láthatta, hogy a hajtómű műszaki hibája a saját repülőgépeit is érinteni fogja. A légi fuvarozó ekkor felmérhette, hogy az esetleges műszaki hibák elhárításához hány helyettesítő repülőgépre lehet szükség, és eldönthette, hogy megvásárolja-e vagy más légi fuvarozóktól lízingeli-e ezeket a repülőgépeket.
- 21 A kérdést előterjesztő bíróság a Bíróság C-315/15. sz. ügyben hozott ítéletére (29. pont) hivatkozva megállapítja, hogy a légi fuvarozótól azonban nem várható el, hogy a vállalkozásának kapacitásait tekintve olyan elviselhetetlen áldozatokat hozzon, ami alapján elvárható lenne, hogy állandóan készenlétben álló helyettesítő repülőgépet biztosítson. Mindazonáltal jelen ügyben az alperesnek 2018 áprilisától kezdve tudomása volt a hajtóműhiba felmerülésének lehetőségéről. Az alperes április óta repülőgépek lízingelése céljából nyolc légi fuvarozót keresett meg. A D. S. A. ezzel szemben arra hivatkozik, hogy csak az európai légi fuvarozók esetében 471 repülőgépet lehetett volna találni a szóban forgó repülőgép helyettesítésére, és hogy az alperes elmulasztott legalább 18 légi fuvarozót megkeresni, köztük olyan vállalkozásokat, amelyek „wet lease” típusú szolgáltatások nyújtásával, azaz repülőgép legénységgel és fedélzeti szolgáltatásokkal együtt történő bérbeadásával foglalkoznak. Az alperes légi fuvarozó megerősítette, hogy az egyik gépet 2018. szeptember 7. óta folyamatosan lízingelte, és 2018 augusztusában két lízingszerződést kötött.
- 22 Ezek a körülmények a D. S. A. szerint olyan elkésett intézkedésre utalnak, amely nem gépek tényleges bérlésére irányult, miközben azonban a légitársaságok jelenlegi gyakorlata szerint tartalék repülőgépeket tartanak fenn arra az esetre, ha meghibásodás merülne fel, és szükség lenne helyettesítő repülőgépek küldésére. Az alperes légi fuvarozó viszont ebből azt a következtetést vonja le, hogy nem lenne észszerű megkövetelni tőle, hogy személyzettel együtt folyamatosan rendelkezzen „tartalék” repülőgépekkel, amelyek a hirtelen és váratlan körülmények között menetrend szerinti járatokat teljesíthetnek, mivel a repülőgépek lízingelési és fenntartási költségei óriásiak. Az ilyen biztosítékok minden bizonnyal a kínált szolgáltatások árára is hatással lettek volna.