



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2022. július 7. *

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK irányelv – Az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség – Légi járat törlése vagy jelentős késése – Az 5. cikk (3) bekezdése – A kártalanítási kötelezettség alóli mentesülés – Rendkívüli körülmények – A repülőtéren a repülőgépek üzemanyagellátó-rendszerének általános zavara”

A C-308/21. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (az Azori-szigetek kerületi bírósága, Ponta Delgada-i polgári tanács – 4. sz. bíróság, Portugália) a Bírósághoz 2021. május 14-én érkezett, 2021. január 25-i határozatával terjesztett elő

KU,

OP,

GC

és

a **SATA International – Azores Airlines SA**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: N. Jääskinen tanácselnök, K. Jürimäe, a harmadik tanács elnöke (előadó), és N. Piçarra bíró,

főtanácsnok: N. Emiliou,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a portugál kormány képviseletében P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, A. Luz és P. Pisco Santos, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: portugál.

- a német kormány képviselőjében J. Möller, J. Heitz és M. Hellmann, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében L. Santiago de Albuquerque és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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 (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 5. cikke (3) bekezdésének az értelmezésére irányul.
- 2 A kérelmet a KU, OP és GC, valamint az ATA International – Azores Airlines SA (a továbbiakban: SATA International) közötti, valamely légi járat – valamely repülőtéren üzemanyagellátó-rendszerének általános zavara okozta – három órát meghaladó késése vagy törlése okán az utasok e rendelet szerinti kártalanításhoz való joga tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében nyújtották be.

Jogi háttér

- 3 Az 261/2004 rendelet (1), (14) és (15) preambulumbekzdése szerint:
 - „(1) Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légiközlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.
- [...]
- (14) [A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, Montrealban 1999. május 28-án kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott egyezménynek] megfelelően az üzemeltető légitársaságokra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene [helyesen: kell], vagy ki kellene [helyesen: kell] zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. 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 légitársaság működését befolyásolják.

(15) Különleges körülmények [helyesen: rendkívüli körülmények] fennállásának kellene tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet [helyesen: jelentős késedelmet], egyéjszakás késedelmet, illetve a légi jármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légi fuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

4 E rendeletnek a „Járat törlése” címet viselő 5. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[...]

- c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha
- a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy
 - az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy órás késéssel érik el; vagy
 - az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órás késéssel érik el.

[...]

(3) Az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

[...]”

5 Az említett rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikkének szövege a következő:

„(1) E cikkekre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

- 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];
- 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];
- 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.

[...]

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 6 GC a SATA International által 2017. május 10-én Lisszabonból (Portugália) 12:50-kor induló és ugyanezen a napon a Ponta Delgada (Azori-szigetek, Portugália) repülőtérre (helyi idő szerint) 14:15-kor érkező S4321. sz. járatra jegyet vásárolt. GC 19:30-kor, azaz 5 óra 15 perces késéssel érkezett meg az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest.
- 7 KU lefoglalt egy csatlakozást magában foglaló 2017. május 10-én Lisszabonból Ponta Delgadán keresztül Santa Mariába (Azori-szigetek, Portugália) tartó repülőutat. Ez a csatlakozást magában foglaló repülőút, amely egyetlen foglalást eredményezett, a SATA International által biztosított két járatból állt, nevezetesen az S4321. sz. járatból és az SP107. sz. járatból, amelyek indulását ugyanazon a napon (helyi idő szerint) 18:45-re tervezték. A S4321. sz. légi járat érkezésének késedelme miatt KU nem tudott felszállni a Santa Mariába tartó SP107. sz. járatra.
- 8 OP a SATA International által üzemeltetett 2017. május 10-én teljesített S4142. sz. járatra jegyet vásárolt Picóból (Azori-szigetek, Portugália) 17:35-ös indulással, Lisszabonba pedig (helyi idő szerinti) 21:05-ös érkezéssel. Mivel az S4142. sz. járatot törölték, OP-t 2017. május 10-én átfoglalták a Terceirából 21:25-kor történő indulással Lisszabonba tartó S4136. sz. járatra.
- 9 Az S4321. sz. járat késését és az S4142. sz. járat törlését a lisszaboni repülőtér üzemanyag-ellátó-rendszerének hirtelen és előre nem látható zavara idézte elő, amelyre 2017. május 10-én 13:19-től került sor.
- 10 E zavar, amely e repülőtér platformja valamennyi légiforgalmi műveletének átszervezését eredményezte, szükségessé tette, hogy a közeli repülőterek üzemanyagraiktárait vegyék igénybe.
- 11 GC, KU és OP a 261/2004 rendelet alapján külön-külön kérelmet nyújtott be a SATA Internationalhoz az általuk elszenvedett kár megtérítése iránt, amely kár az előbbiek esetében a légi járat több mint háromórás késéséből, az utóbbi tekintetében pedig a légi járat törlése miatt érkezésekor szintén több mint három órás késéséből állt. A Sata International e kérelmeket azzal az indokkal utasította el, hogy e késedelmek nem neki tudhatók be, hanem a repülőtér üzemanyag-ellátó rendszerének zavarából erednek, amely végeredményben nem előre látható és váratlan volt.
- 12 Az alapügyben szereplő felperesek ekkor keresetet indítottak a Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (az Azori-szigetek kerületi bírósága, Ponta Delgada-i polgári tanács – 4. sz. bíróság, Portugália) előtt. E bíróság arra keresi a választ, hogy e zavar a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett olyan „rendkívüli körülménynek” minősül-e, amely lehetővé teszi a SATA International számára, hogy mentesüljön a felelősség alól. A kérdést előterjesztő bíróság különösen arra keresi a választ, hogy hogyan kell értelmezni az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmény” fogalmát, ha – mint a jelen ügyben is – a járat három órát meghaladó késését vagy törlését az érintett járatok vagy repülőgép kiindulási repülőtérének üzemanyag-ellátási zavara okozza, és e repülőtér felelős az üzemanyag-ellátás megszervezéséért.

- 13 A Bíróság ítélkezési gyakorlatára emlékeztetve a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy az előző pontban leírthoz hasonló helyzet a „rendkívüli körülmény” fogalmába tartozik-e, vagy azt az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozónak kell tekinteni oly módon, hogy e fuvarozó ilyen helyzetben nem mentesülhet a kártalanítási kötelezettsége alól.
- 14 E körülmények között a Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (az Azori-szigetek kerületi bírósága, Ponta Delgada-i polgári tanács – 4. sz. bíróság, Portugália) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé

„A [261/2004 rendelet] 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett »rendkívüli körülménynek« minősül 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?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 15 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy amennyiben az érintett légi járművek vagy repülőgépek kiindulási repülőtere felelős a repülőgépek üzemanyag-ellátásának a megszervezéséért, az üzemanyag-ellátás általános zavara minősülhet-e az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülménynek”.
- 16 Előljáróban emlékeztetni kell arra, hogy járat törlése esetén a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja akként rendelkezik, hogy az érintett utasoknak joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz e rendelet 7. cikkének (1) bekezdésével összhangban, kivéve, ha őket a járat e törléséről előzetesen tájékoztatták ezen c) pont i.-iii. alpontjában előírt határidők betartásával.
- 17 A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése, e rendelet (14) és (15) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezve mindazonáltal felmenti az üzemeltető légi fuvarozót e kártalanítási kötelezettség alól, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan „rendkívüli körülmények” okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.
- 18 Ilyen körülmények felmerülése esetén, a Bíróság úgy ítélte meg, hogy az üzemeltető légi fuvarozóra hárul annak bizonyítása, hogy a helyzethez igazított, valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket igénybe vevő intézkedést elfogadta annak elkerülése érdekében, hogy e körülmény az érintett légi járat törléséhez vezessen. Az azonban nem követelhető meg, hogy az adott időpontban a vállalkozásának kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokat hozzon (lásd ebben az értelemben: 2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2020:226, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 19 Egyébiránt a Bíróság már megállapította, hogy amennyiben az utasok járata érkezéskor jelentősen, azaz legalább három órát késik, a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján kártalanításra jogosultak (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 60. és 61. pont; 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 34. és 40. pont). Ez a késés mindazonáltal nem alapozza meg az utasok kártalanításhoz való jogát abban az esetben, ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy a jelentős késedelmet olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés

ellenére sem lehetett volna elkerülni (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 69. pont; 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 40. pont).

- 20 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma olyan eseményeket jelöl, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek, és e két feltétel konjunktív, teljesülésüket pedig esetről esetre kell értékelni (2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2320, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 21 Először is tehát a jelen ügyben azt kell meghatározni, hogy az üzemanyag-ellátás általános zavara jellegénél vagy eredeténél fogva olyan eseménynek minősülhet-e, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, amennyiben az érintett légi járatok vagy repülőgépek kiindulási repülőtere felelős az üzemanyag-ellátás megszervezéséért.
- 22 Mivel az üzemanyag elengedhetetlen az utasok légi úton történő szállításához, az üzemanyag-ellátási műveletek főszabály szerint a légi fuvarozók rendes tevékenységi körébe tartoznak. Így az érintett légi fuvarozó személyzetével együttműködve végzett üzemanyag-ellátási művelet során felmerülő műszaki probléma valószínűleg a rendes tevékenységeinek körébe tartozó eseménynek minősül (lásd analógia útján: 2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 30. pont)
- 23 Ezzel szemben, ha ez az üzemanyag-ellátási probléma azon ellátó rendszer általános zavarából ered, amelynek megszervezését a repülőtér végzi, meg kell különböztetni a jelen ítélet előző pontjában említett esetet, mivel az ilyen esemény nem tekinthető olyan műszaki problémának, amelyet jellegénél fogva egyetlen légi járműre korlátozódik. Az említett üzemanyag-ellátási probléma ezért nem tekinthető a törölt vagy késedelmes járatot üzemeltető légi jármű működéséhez szorosan kapcsolódónak (lásd analógia útján: 2019. június 26-i Moens ítélet, C-159/18, EU:C:2019:535, 18. pont). Következésképpen ez az esemény jellegénél vagy eredeténél fogva nem minősülhet az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó eseménynek.
- 24 Mindemellett, mivel a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmát alkotó két feltétel kumulatív jellegű, másodsor azt kell meghatározni, hogy az említett esemény teljes egészében kívül esik-e az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásán.
- 25 E tekintetben a Bíróságnak a „rendkívüli körülmények” 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett fogalmára vonatkozó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a „belső” eredetű eseményeket meg kell különböztetni azoktól az eseményektől, amelyek eredete „kívül” áll az üzemeltető légi fuvarozón (2021. március 23-i Airhelp ítélet, EU:C:2021:226, 39. pont). 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 tényezőből vagy harmadik személyek, például egy másik légi fuvarozó vagy a légi közlekedési, illetve repülőtéri tevékenység területén működő másik köz- vagy magánjogi szereplő részéről felmerülő tényezőből erednek (lásd ebben az értelemben: 2021. március 23-i Airhelp ítélet, EU:C:2021:226, 40. és 41. pont).

- 26 Ily módon, amennyiben a repülőtér üzemanyag-ellátó rendszerét ez utóbbi vagy valamely harmadik személy szervezi, az üzemanyag-ellátás általános zavarát olyan eseménynek kell tekinteni, amelynek eredete a légi fuvarozón kívül esik, és amely következésképpen kívül esik annak tényleges befolyásán.
- 27 Mindemellett, amint az a jelen ítélet 17–19. pontjából következik, amennyiben a kártalanítási kötelezettség alóli mentesülés érdekében az a légi fuvarozó, amely légi járata a 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekzdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmény okán jelentősen késett vagy azt törtölték, köteles bizonyítani, hogy e körülményt minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni, és hogy a helyzetnek megfelelő, az említett körülmény következményeinek elhárítására alkalmas intézkedéseket hozott, a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak értékelése, az alapügy összes körülményeire és az érintett légi fuvarozó által benyújtott bizonyítékokra tekintettel, hogy a légi fuvarozó hozott-e ilyen intézkedéseket, kivéve a vállalkozásának az adott időpontban meglévő kapacitásához képest elviselhetetlen áldozatokat, különösen azáltal, hogy minden rendelkezésére álló eszközt felhasznált a járat jelentős késése vagy törlése által érintett utasok észszerű, kielégítő és gyors átirányításának biztosítására, különösen az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló, az említett rendelet (1) preambulumbekzdésében említett célkitűzéssel összhangban lévő módon (lásd ebben az értelemben: 2022. március 30-i Orbest ítélet, C-659/21, nem tették közzé, EU:C:2022:254, 26. pont).
- 28 A fenti megfontolások összességére tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy amennyiben az érintett légi járatok vagy repülőgépek kiindulási repülőtere felelős a repülőgépek üzemanyag-ellátásának a megszervezéséért, az üzemanyag-ellátás általános zavara az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülménynek” tekinthető.

A költségekről

- 29 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

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 (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy amennyiben az érintett légi járatok vagy repülőgépek kiindulási repülőtere felelős a repülőgépek üzemanyag-ellátásának a megszervezéséért, az üzemanyag-ellátás általános zavara az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülménynek” tekinthető.

Aláírások