YVES BOT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2016. július 28.[1]

**C-315/15. sz. ügy**

**Marcela Pešková,**
**Jiří Peška**
**kontra**
**Travel Service a.s.**

(az Obvodní soud pro Prahu 6 [prágai 6. kerületi elsőfokú bíróság, Cseh Köztársaság] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal — Légi közlekedés — Az utasok kártalanítása a légi járat törlése vagy jelentős késése esetén — Hatály — A kártalanítási kötelezettség alóli mentesülés — Madár légi járművel történő összeütközése — A Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében vett »esemény« és a 261/2004/EK rendelet értelmében vett »rendkívüli körülmény« fogalma — Az »észszerű intézkedés« fogalma — A légi fuvarozó rendes tevékenységével együtt járó esemény”

1. A jelen ügyben a Bíróságot lényegében annak eldöntésére kérik, hogy a madár légi járművel történő olyan összeütközése, amely a légi jármű három órát meghaladó késését eredményezi, a 261/2004/EK rendelet[2] értelmében vett olyan „rendkívüli körülménynek” tekintendő-e, amely egyúttal mentesíti az üzemeltető légi fuvarozót az utasok e késés miatti kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alól.

2. A jelen indítványban megállapítom azon okokat, amelyek miatt úgy vélem, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a madár légi járművel történő olyan összeütközése, amely az eredetileg tervezett érkezési időhöz képest a légi jármű három órát meghaladó késését eredményezi, nem minősül az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülménynek”, és ezért nem mentesítheti az üzemeltető légi fuvarozót a kártalanítási kötelezettsége alól.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — 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 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.).

## I – Jogi háttér

3. A 261/2004 rendelet (14) preambulumbekezdése a következőket mondja ki:

„A Montreali Egyezménynek [3] megfelelően az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene 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 légi fuvarozó működését befolyásolják.”

4. E rendelet 5. cikkének (3) bekezdése a következőképpen szól:

„Az üzemeltető légi fuvarozó 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.”

5. Az említett rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében az erre a cikkre való hivatkozáskor az utasok minden 1500 kilométeres vagy rövidebb légi járatra 250 EUR összegű kártalanítást kapnak.

6. Végül, a 261/2004 rendelet 13. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légi fuvarozó kártalanítást fizet vagy más, e rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon joga korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó joggal [helyesen: alkalmazandó nemzeti joggal] összhangban. E rendelet különösen nem korlátozza az üzemeltető légi fuvarozóknak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légi fuvarozó szerződéses jogviszonyban áll. Hasonlóképpen e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető légi fuvarozóval szerződéses jogviszonyban levő utazásszervező vagy – az utas kivételével – harmadik fél jogát arra, hogy visszatérítést vagy kártalanítást kérjen az üzemeltető légi fuvarozótól az alkalmazandó vonatkozó törvények szerint.”

## II – Az alapügy tényállása

7. Marcela Pešková és Jiří Peška 2013. augusztus 10-én a Burgaszból (Bulgária) induló és Ostravába (Cseh Köztársaság) tartó, a Travel Service a.s. (a továbbiakban: az alapügy alperese) által üzemeltetett légi járattal közlekedtek.

8. Ennek a légi járatnak a tervezett útvonala a következő volt: Prága (Cseh Köztársaság) – Burgasz – Brno (Cseh Köztársaság) – Burgasz – Ostrava. A Prága és Burgasz közötti útszakaszon a fordított mechanizmust érintő műszaki problémát észleltek, amelynek kijavítása 1 órát és 45 percet vett igénybe. Az alapügy alperese szerint a brnói leszállás során a légi jármű összeütközött egy madárral, és ezért szükségessé vált, hogy az alapügy alperesének alkalmazásában álló, Slanýból (Cseh Köztársaság) érkező műszaki szakember ellenőrzéseket hajtson végre e járaton. Az Obvodní soud pro Prahu 6

3 — A Nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről Montreálban, 1999. május 28-án megkötött Egyezmény, amelyet az Európai Közösség 1999. december 9-én írt alá, és amelyet annak nevében a Tanács a 2001. április 5-i 2001/539/EK határozatával hagyott jóvá (HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.).

(prágai 6. kerületi elsőfokú bíróság, Cseh Köztársaság) pontosítja, hogy az ellenőrzéseket egy másik cég már elvégezte. A légi jármű tulajdonosa, a Sunwing azonban nem fogadta el az ő engedélyüket. Ennélfogva az alapügy alperesének műszaki szakembere újból ellenőrizte az ütközési pontot, de ez az ellenőrzés semmit sem tárt fel.

9. Mivel a fordított mechanizmust érintő műszaki probléma és a légi jármű madárral történő összeütközése miatt az Ostravába érkezés 5 óra és 20 perces késéssel történt meg, M. Pešková és J. Peška a kérdést előterjesztő bírósághoz 2013. november 26-án beérkezett keresetükben az alapügy alperesétől fejenként 250 EUR összegű kártalanítást követeltek a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján.

10. 2014. május 22-i ítéletével az Obvodní soud pro Prahu 6 (prágai 6. kerületi elsőfokú bíróság) kérelmüknek helyt adott azzal az indokkal, hogy ez a két – e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti „rendkívüli körülménynek” nem minősíthető – esemény eredményezte a késést. A kérdést előterjesztő bíróság szerint nyilvánvaló, hogy az alapügy alperese teljes mértékben befolyásolni tudta azokat az eszközöket, amelyekkel légi fuvarozóként megoldja azokat az igazgatási és műszaki problémákat, amelyek a madárral ütközött légi jármű „üzemképessé” tételével járnak együtt. Jelezte azt is, hogy az alapügy alperese nem bizonyította ebben az ügyben, hogy minden tőle telhetőt megtett annak érdekében, hogy a járat ne késsen, csupán azt állította, hogy a madárral való összeütközést követően „szükséges volt” megvárni a feljogosított műszaki szakember érkezését.

11. 2014. július 2-án az alapügy alperese fellebbezést nyújtott be ezen ítélettel szemben. A Městský soud v Praze (prágai fellebbviteli bíróság, Cseh Köztársaság) 2014. július 17-i végzésével elutasította a fellebbezést azzal az indokkal, hogy az elfogadhatatlan, mivel az említett határozatban két különálló kártalanításról határoztak, amelyek közül egyik sem érte el a 10 000 cseh korona (CZK) (körülbelül 365 euró) összeget.

12. Az alapügy alperese ennélfogva kerestet indított az Ústavní soud (alkotmánybíróság, Cseh Köztársaság) előtt az Obvodní soud pro Prahu 6 (prágai 6. kerületi elsőfokú bíróság) 2014. május 22-i ítélete ellen. Az Ústavní soud (alkotmánybíróság) 2014. november 20-i ítéletével hatályon kívül helyezte a 2014. május 22-i ítéletet azzal az indokkal, hogy az megsértette az alapügy alperesének a tisztességes eljáráshoz való alapjogát és a törvényes bírósághoz való alapjogát, mivel az Obvodní soud pro Prahu 6 (prágai 6. kerületi elsőfokú bíróság) végső fokon eljáró bíróságként köteles lett volna az EUMSZ 267. cikk szerint előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel fordulni az Európai Unió Bíróságához. Az Ústavní soud (alkotmánybíróság) kiemelte azt is, hogy a Bíróság ez idáig nem értelmezte részletekbe menően a 261/2004 rendeletet a légi jármű madárral történő összeütközéséből eredő, és egyúttal egy más – a jelen ügyben műszaki – jellegű eseménnyel összefüggésben felmerülő felelősség szempontjából. Álláspontja szerint egyébiránt sem a Bíróság ítélkezési gyakorlatából, sem pedig a rendeletből nem következik egyértelműen, hogy az ilyen körülményeket lehetséges-e az említett rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti „rendkívüli körülményeknek” tekinteni.

13. A fentiek figyelembevétele mellett döntött úgy az Obvodní soud pro Prahu 6 (prágai 6. kerületi elsőfokú bíróság), hogy előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjeszt a Bíróság elé.

## III – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

14. Mivel kétségei támadtak a 261/2004 rendelet értelmezését illetően, az Obvodní soud pro Prahu 6 (prágai 6. kerületi elsőfokú bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) A légi jármű madárral történő összeütközése a 2008. december 22-i [Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771)] 22. pontja szerinti »eseménynek«, vagy a […] 261/2004 […] rendelet (14) preambulumbekezdése értelmében vett »rendkívüli körülménynek« minősül, vagy nem sorolható egyik fogalom alá sem?

2) Amennyiben a légi jármű madárral történő összeütközése »rendkívüli körülménynek« minősülne a [261/2004] rendelet (14) preambulumbekezdése értelmében, a különösen a repülőterek környékén felállított megelőző jellegű ellenőrző rendszerek (mint például hanghatáson alapuló madárriasztók, ornitológusokkal való együttműködés, a madarak repülés előtti jellemző gyülekezőhelyeinek elkerülése, fény riasztóként történő alkalmazása stb.) a légi fuvarozó által az ilyen összeütközés elkerülése érdekében meghozandó észszerű intézkedésnek minősülnek-e? Ebben az esetben mi minősül a [2008. december 22-i] Wallentin-Hermann-ítélet [(C-549/07, EU:C:2008:771)] 22. pont jának értelmében vett »eseménynek«?

3) Amennyiben a légi jármű madárral történő összeütközése a [2008. december 22-i] Wallentin-Hermann-ítélet [(C-549/07, EU:C:2008:771)] 22. pontja értelmében vett »eseménynek« minősül, tekinthető-e az egyúttal a [261/2004] rendelet (14) preambulumbekezdése szerinti értelemben vett »eseménynek« is, és ez esetben a légi jármű madárral történő – a légi jármű sérülésével nem járó – összeütközését követően a légi fuvarozó által alkalmazandó műszaki és igazgatási intézkedések »rendkívüli körülményeknek« tekinthetők-e a rendelet (14) preambulumbekezdése értelmében?

4) Amennyiben a légi jármű madárral történő – a légi jármű sérülésével nem járó – összeütközését követően alkalmazott műszaki és igazgatási intézkedések a [261/2004] rendelet (14) preambulumbekezdése értelmében vett »rendkívüli körülménynek« minősülnek, észszerű intézkedésként előírható-e, hogy a légi fuvarozó a járatok tervezése során figyelembe vegye azt a kockázatot, hogy a légi jármű madárral történő összeütközését követően ilyen műszaki és igazgatási intézkedéseket kell alkalmazni, és hogy ezt vegye figyelembe a menetrendben?

5) Hogyan kell értékelni a légi fuvarozónak a [261/2004] rendelet 7. cikkében előírt kártalanítási kötelezettségét, ha a késedelmet nem csak a légi jármű és egy madár – a légi jármű sérülésével nem járó – összeütközését követően alkalmazott igazgatási és műszaki intézkedések, hanem nagymértékben az ütközéstől független műszaki probléma kijavítása okozta?”

## IV – Elemzésem

### A – *Előzetes megjegyzések*

15. A Bíróság elé terjesztett ügy vizsgálata az egyértelműség érdekében az alábbi kérdést veti fel.

16. A Bíróságnak az utasok légi járat késése esetében történő kártalanítása területén kialakult ítélkezési gyakorlata – álláspontunk szerint – kettős jellegzetességgel bír, egyrészt pontos, másrészt pedig az utasokat védi. A Bírósághoz benyújtott írásbeli észrevételek egyes érveléseit olvasva, amely közül bizonyosak hivatkoznak többek között – még ha csak az esetleges kár megtérítése vonatkozásában is – „elviselhetetlen költségekre”, szükséges vizsgálni, hogy az ítélkezési gyakorlat felek által kért változása – mivel álláspontunk szerint ez a helyzet áll fenn – nem azon tényből ered-e, hogy a jelenlegi ítélkezési gyakorlat túlzott pénzügyi terhet ró a légitársaságokra.

17. Ez álláspontunk szerint érthető. Azonban ha valóban ez a helyzet, ezen esetlegesen túlzott hatás kiigazítására alkalmas megoldás véleményünk szerint jogszabály-módosítás révén történhet, nem pedig az ítélkezési gyakorlat kiigazítása révén, amely egyrészt olyan szerepet szán a Bíróság számára, amely számunkra úgy tűnik, hogy nem a Bíróság feladata, másrészt pedig fennáll a már pontosan kialakított gyakorlat zavarossá tételének veszélye. A Bíróság a gyakorlatát egyébiránt a szokásos értelmezési módszerét alkalmazva alakította ki, az uniós jogalkotó által alkalmazott kifejezések és kifejtett indokolások szerint.

18. Amint lehetőségünk lesz visszatérni erre érvelésünk kifejtése során, a több helyzet között fennálló analógia figyelembevételének a jelentéstani eltérésre való hivatkozással történő elutasítására irányuló szándék – amely esetében számunkra nem nyilvánvaló az annak gyakorlását előíró jogelv – a valóságban azt eredményező kazuisztikára történő hivatkozásnak minősül, amely a Bíróságot vagy az Unió legfelsőbb bíróságának, az ügy érdemében eljáró bíróságnak kívánja tekinteni, vagy a megoldást a nemzeti bíróságra kívánja hagyni az ebből eredő eltérések veszélye mellett.

19. Úgy tűnik számunkra, hogy ebben az esetben fennáll a pontatlanság veszélye, és így a jogbizonytalanság.

20. Továbbá a logikus és az intézmények hatáskörére tekintettel a szokásos működésnek megfelelő megoldás álláspontunk szerint a szöveget kiigazító jogi megoldás elfogadása, amely szövegnek az eredeti megfogalmazása olyan következményekkel járt, hogy az uniós jogalkotó álláspontja szerint azt nem szükséges fenntartani.

## B – *Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről*

21. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, hogy a madár légi járművel történő olyan összeütközését, amely az eredetileg tervezett érkezési időhöz képest a légi jármű három órát meghaladó késését eredményezi, az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülménynek” kell tekinteni, amely ezáltal mentesíti az üzemeltető légi fuvarozót a légi utasok kártalanításának kötelezettsége alól.

22. Emlékeztetek arra, hogy e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerint az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles az említett rendelet 7. cikke szerinti kártalanítást fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

23. A Bíróság megállapította, hogy ezen 5. cikk (3) bekezdését, amely az utasok kártalanításhoz való jogára vonatkozó elv alóli kivételt jelent, szigorúan kell értelmezni. [4]

4 — 2015. szeptember 17-i van der Lans-ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 35. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

24. Egyébiránt az ilyen problémák felmerüléséhez kapcsolódó körülmények csak akkor minősíthetők az említett 5. cikk (3) bekezdése értelmében „rendkívülinek”, ha olyan eseményhez fűződnek, amely a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekezdésében felsorolt eseményekhez hasonlóan nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik. [5]

25. E tekintetben a jelen ügyben a Bíróság elé terjesztett észrevételekből kitűnik, hogy e két feltétel között bizonyos összetéveszthetőség áll fenn. Az olvasható ugyanis, hogy amennyiben egy esemény előreláthatatlan és a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik, azt automatikusan a 261/2004 rendelet szerinti „rendkívüli körülménynek” kell tekinteni.

26. Márpedig a Bíróság által a fent említett ítélkezési gyakorlatban felsorolt feltételek kumulatívak. Egy esemény tehát abban az esetben jelent rendkívüli körülményt, amennyiben egyrészt nem tartozik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, másrészt pedig jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik.

27. A feltételek egyikének hiányában tehát az esemény nem minősíthető „rendkívüli körülménynek”. Ez a helyzet áll fenn madár légi járművel történő összeütközése esetén is. Ugyanis, bár az ütközés jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik, nem tekinthető ezzel szemben olyannak, mint amely nem tartozik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe.

28. A légi fuvarozó tevékenységi körében jelentkező vadveszély az érintettek által jól ismert és pontosan érzékelt jelenség. Már ugyanis a gyártási szakaszban a légi járműnek a madárral való összeütközésre leginkább érzékeny részeit – azaz különösen a motort és a pilótafülke szélvédőjét – teszteknek vetik alá annak érdekében, hogy a légi jármű megkaphassa a repülésre felhatalmazó légialkalmassági bizonyítványt. [6] Ennélfogva azért, hogy a légi jármű szárnyasokkal történő ütközésnek való ellenállását teszteljék, a repülőgépgyártók gyakran „csirkeágyúkat” használnak, amelyek olyan sebességgel lövellnek ki madártetemeket, mint amilyen sebességgel a légi jármű abban a magasságban repül, ahol gyakori a szárnyasokkal való összeütközés (azaz a fel- és leszállásnál). A légi jármű szerkezetének tehát képesnek kell lennie arra, hogy ellenálljon a különböző méretű madarakkal való összeütközésnek, figyelembe véve a légi jármű és a motor típusát is. [7]

29. Nem kizárólag a repülőgépgyártók számolnak a vadveszéllyel. A repülőterek többsége esetében ugyanis különböző módszereket alkalmaznak a madarak és más állatok kifutópályák mellőli elriasztása érdekében, ideértve a robbanórakétákat, lézer fáklyákat vagy a riasztóberendezéseket is. Hasonlóképpen, a repülőterek közelében lévő területek vonzerejének csökkentése céljából más egyedi intézkedések alkalmazásának is helye lehet, ideértve a kisebb tavak lecsapolását vagy a madarak számára túlságosan vonzó növények termesztésének tiltását. [8]

30. Az is ismeretes, hogy bizonyos időszakok jobban kedveznek a madarakkal történő összeütközésnek; a legveszélyesebbek ezek közül a vándorlási időszakok, illetve a légi járművekhez nem szokott fiatal egyedek kirepülésének időszaka, valamint a hajnal és az alkony mint legveszélyesebb napszakok. [9]

5 — Lásd: 2015. szeptember 17-i van der Lans-ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

6 — Lásd az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) 2003. október 24-i 2003/9/RM. sz. határozatát az alábbi internetes címen: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf.

7 — Lásd e határozat 60. és azt követő oldalait.

8 — Lásd a Polgári Repülés főigazgatósága 2007. márciusi műszaki információs kiadványát az alábbi internetes címen: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf

9 — Uo.

31. A madár vagy madarak légi járművel történő összeütközése tehát gyakori és ismert jelenség a légi közlekedés különböző gazdasági szereplői számára. Egy, a vadveszélyről szóló 2011-es amerikai tanulmány szerint a Federal Aviation Administration (FAA) adatbázisának 1990-ben történt létrehozása óta 99 411 esetben regisztrálták állat légi járművel történő összeütközését. Az esetek túlnyomó – azaz 97,4%-os – többségében madarat érintő ütközésről volt szó.[10] Franciaországban évente 700 – madár és légi jármű közötti – ütközést azonosítanak.[11]

32. A pilóták maguk is fontos szerepet töltenek be a vadveszélyek kezelésében a repülést megelőzően, a repülés alatt és azt követően egyaránt. A repülést megelőzően ugyanis a pilóták a légi közlekedés felügyeletét ellátó kormányzati szervek által közzétett üzenetek[12] útján tájékozódnak többek között a madarak jelenlétéről az indulási és érkezési repülőtéren vagy azok közelében. Kockázat fennállása esetén a pilóták a szárnyasok elijesztését célzó beavatkozást igényelhetnek. A pilótáknak a légi jármű kigördülésekor is élénken figyelniük kell a kifutópályát a madarak jelenlétének észlelése, és adott esetben annak jelzése érdekében. Végül pedig jelentést kell készíteni minden, madárral történő összeütközés esetén.[13]

33. Meg kell állapítani tehát, hogy a madár légi járművel történő összeütközése egyáltalán nem jelent a „rendestől eltérő”[14] eseményt, hanem éppen ellenkezőleg. Az ilyen fajta ütközésnek a gyakorisága, valamint a légi járművek tervezése, a repülőterek irányítása és a repülés különböző szakaszai során történő figyelembevétele számomra kellően alátámasztják, hogy egy ilyen esemény teljes mértékben együtt jár a légi fuvarozó rendes tevékenységével. Az ezzel ellentétes érvelés „különlegesnek” minősítene egy teljes mértékben szokásos eseményt.

34. A veszély biztos, ismert, figyelembe vett, és jelen van, amint a légi járat felszáll vagy leszáll, azaz elválaszthatatlan magától a repülési tevékenységtől. Világosnak tűnik számunkra azonban, hogy e jellegzetességet senki sem vitatja komolyan.

35. A cél valójában az e veszély beállásából eredő kellemetlenségek utasokra történő áthárítása.

36. Ezen eredmény elérése érdekében szükséges, amint azt az előzetes megjegyzésekben hangsúlyozzuk, hogy a Bíróság átgondolja a 2015. szeptember 17-i van der Lans ítéletben (C-257/14, EU:C:2015:618) kialakított ítélkezési gyakorlatát. Márpedig álláspontunk szerint tagadhatatlan analógia áll fenn a két érintett helyzet között, még ha azt vitatják is a felek.

37. Nem látjuk ugyanis a Bíróság által ebben az ítéletben elfogadott érveléstől eltérő érvelés irányába mutató okokat. Így a Bíróság megállapította, hogy az olyan meghibásodás, amelyet a légi jármű bizonyos alkatrészeinek az idő előtti hibája okoz, valóban váratlan eseménynek minősül. Ugyanakkor – fűzi hozzá a Bíróság – az ilyen meghibásodás a lényegét tekintve a repülőgép rendkívül bonyolult működéséhez kapcsolódik, mely repülőgépet a légi fuvarozó gyakran – különösen meteorológiai szempontból – kényes, sőt akár szélsőséges körülmények között üzemelteti, és egyértelmű ezenfelül, hogy a légi jármű egyetlen alkatrésze sem örök életű.[15] A Bíróság megállapította, hogy a légi fuvarozó tevékenysége keretében ez a váratlan esemény a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik, mivel e fuvarozó rendszeresen szembesül ilyen típusú váratlan műszaki problémákkal.[16]

10 — Lásd az Airport Cooperative Research Program (ACRP) „Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports” című összefoglalóját, amely elérhető az alábbi internetes címen: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf.

11 — Lásd a polgári repülés műszaki szolgálata statisztikáját az alábbi internetes címen: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php.

12 — Ezeket az üzeneteket Notice to Airmennek (NOTAM) nevezik.

13 — Lásd az alábbi internetes címen: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php.

14 — Lásd: 2013. január 31-i McDonagh-ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 29. pont).

15 — 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 41. pont).

16 — 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 42. pont).

38. A tárgyalás során arra hivatkoztak, hogy az olyan esemény, mint az a meghibásodás, amelyet a légi jármű bizonyos alkatrészeinek az idő előtti hibája okoz, és az olyan esemény, mint a légi jármű madárral történő összeütközése nem hasonló, amennyiben az előbbi endogén ok, míg az utóbbi exogén, azaz az ok vagy a légi járművön belüli, vagy azon kívüli. Mindazonáltal vizsgáljuk, hogy milyen jogalapra támaszkodva lehet önmagukból ezekből a tényezőkből egymással ilyen szöges ellentétben álló, a fogyasztók védelmét ily mértékben sértő következtetéseket levonni.

39. Ezen érv, amely valamely jogelv alkalmazását attól teszi függővé, hogy a veszély a légi járat szerkezetén belül vagy kívül található, nem változtat az esemény jogi természetén. Annak vonatkozásában, hogy e veszély a pilótafülkén belül vagy kívül található-e, a Bíróság ítélkezési gyakorlata tekintetében hasznos egyetlen jellemvonás az, hogy az a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik-e, ami bizonyításra került.

40. Másként kifejezve, a felek által javasolt e szempont elfogadása fordulatot eredményezne az állandó ítélkezési gyakorlatban azáltal, hogy valamely jogi feltételt, megsemmisítve azt, pusztán valamely ténybeli feltétellel helyettesítenek. A veszély azonban akár a légi járaton belül, akár azon kívül továbbra is a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik.

41. Látjuk ennek a légi társaságok számára fennálló, a felek által egyébiránt nem vitatott előnyeit, és a fogyasztók tekintetében ehhez kapcsolódó hátrányokat. Ezért, amennyiben szükséges ezen eltérő érdekek jogszabályi módosítás révén történő gazdasági kiegyenlítése, úgy tűnik szánunkra, hogy azt csak az uniós jogalkotó teheti meg.

42. Ugyanígy a tárgyalás során hivatkoztak a súlyos meteorológiai körülmények által okozott késésekre, amelyek ezen esetben igazolják a „különleges körülményeknek” minősítést. Túlzottnak tűnik azonban számunkra a légi járat madárral való, felszállás vagy leszállás során történő ütközésének valamely olyan természetes eseményhez történő hasonlítása, mint amelyre a tárgyalás során hivatkoztak.

43. Csak akkor áll fenn ettől eltérő helyzet, ha a számos berepülő madárraj ideiglenesen megakadályozza a légi járat felszállását, vagy kötelezi a járatot valamely tehermentesítő repülőtéren történő leszállásra. Úgy tűnik számunkra, hogy kizárólag ebben az esetben hasonló ez a helyzet – analóg érvelés okán – a különleges meteorológiai körülmények által okozott helyzethez.

44. Következésképpen úgy vélem, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a madár légi járművel történő olyan összeütközése, amely az eredetileg tervezett érkezési időhöz képest a légi jármű három órát meghaladó késését eredményezi, nem minősül az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülménynek”, és ezért nem mentesítheti az üzemeltető légi fuvarozót a kártalanítási kötelezettsége alól.

45. Ezen túlmenően pontosítom, hogy e rendelet 13. cikke értelmében olyan esetekben, amikor a légi fuvarozó kártalanítást fizet, kártérítést kérhet bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó nemzeti joggal összhangban. Az ilyen kártérítés így enyhítheti, vagy akár teljes egészében kiegyenlítheti a fenti fuvarozók által az e rendeletből eredő kötelezettségek következtében viselt pénzügyi terhet.[17] Ennélfogva tehát, ha az üzemeltető légi fuvarozó úgy vélné, hogy a szárnyasok elijesztéséhez szükséges intézkedések megtétele a repülőtér üzemeltetőjének felelősségi körébe tartozik, azonban véleménye szerint arra nem került sor, úgy emiatt kártérítési igénnyel léphetne fel.

46. Az első kérdésre adott válaszra tekintettel véleményem szerint a második, harmadik és negyedik kérdésre nem kell válaszolni.

17 — Lásd: 2015. szeptember 17-i van der Lans-ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 46. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

47. Ötödik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság valójában azt kívánja megtudni, hogy az utasok 261/2004 rendelet szerinti kártalanításhoz való joga vonatkozásában hogyan értékelendő az érkezés vonatkozásában 5 óra és 20 perc késést eredményező két esemény.

48. Az alapügynek a kérdést előterjesztő bíróság által kifejtett tényállásából kitűnik, hogy a műszaki probléma 1 óra 45 perc késést okozott. A madár légi járművel történő összeütközését követően a két esemény együttesen már 5 óra 20 perc késést eredményezett. Következésképpen ez az ütközés 3 óra 35 perc késést okozott. Márpedig, amint azt fent kifejtettem, mivel a madár légi járművel történő összeütközése nem tekinthető a 261/2004 rendelet szerinti „rendkívüli körülménynek", a madár légi járművel történő összeütközése által okozott késés megalapozza az érintett járat utasait megillető kártalanítás iránti jogot. Véleményem szerint tehát nincs helye az ötödik kérdés vizsgálatának.

## V – Végkövetkeztetések

49. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság az Obvodní soud pro Prahu 6-nak (prágai 6. kerületi elsőfokú bíróság) a következő választ adja:

A visszautasított beszállás és légi járatok 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, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (3) bekezdését akként kell értelmezni, hogy a madár légi járművel történő olyan összeütközése, amely az eredetileg tervezett érkezési időhöz képest a légi jármű három órát meghaladó késését eredményezi, nem minősül az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülménynek", és ezért nem mentesítheti az üzemeltető légi fuvarozót a kártalanítási kötelezettsége alól.