EVGENI TANCHEV
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2018. november 22.[1]

C-501/17. sz. ügy

Germanwings GmbH
kontra
Wolfgang Pauels

(a Landgericht Köln [kölni regionális bíróság, Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás – Kártalanításhoz való jog – Mentesség – A »rendkívüli körülmények« fogalma – Idegen test által okozott sérülés – Repülőgépabroncsban a kifutópályán található csavar által okozott sérülés”

1. Jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemben a Bíróságnak a „rendkívüli körülmények” fogalmának szó szerint az alapjáig kell leásnia az utasoknak a visszautasított beszállás, a járattörlés vagy a járatok jelentős késése esetén nyújtott kártalanítás vonatkozásában. Ennek oka, hogy ebben az ügyben egy repülőgépabroncs sérülését az érintett járat kifutópályáján vagy leszállópályáján heverő csavar okozta (a továbbiakban: szóban forgó esemény).

2. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 261/2004/EK rendelet[2] 5. cikke (3) bekezdésének értelmezésére irányul, és azt a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság, Németország) Wolfgang Pauels és a Germanwings GmbH légi fuvarozó közötti jogvita keretében azzal kapcsolatban nyújtotta be, hogy ez utóbbi megtagadta az említett utas kártalanítását, akinek a légi járata jelentős késedelmet szenvedett.

3. A háttérben jelentős gazdasági érdekekről van szó. Az egyesült királysági Civil Aviation Authority (polgári légiforgalmi hatóság) által az Európai Bizottságnak szolgáltatott adatok szerint a rendkívüli körülményekre való hivatkozás a „panaszok körülbelül 30%-át teszi ki” és „a nemzeti hatóságok erőforrásainak több mint 70%-át emészti fel”.[3] A rendkívüli körülmények fogalmának jelentőségét ezért nem szabad alábecsülni.[4]

1 Eredeti nyelv: angol.

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 (a továbbiakban: légi utasok jogairól szóló rendelet).

3 Lásd: Prassl, J., „Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004’s Exceptional Circumstances Defence2”, EuCML, 2016., 136. o. A szerző emellett azt is megemlíti, hogy a légitársaságok „makacsul megtagadják, hogy kötelezettségeiknek teljes mértékben eleget tegyenek, amíg a bíróság elé nem citálják őket.”

4 Malenovsky, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU”, in: Bobek, M., és Prassl, J. (szerk.), *EU Law in the Member States*: *Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart, 2016., 25. és 30. o.

I. Jogi háttér

4. A légi utasok jogairól szóló rendelet (1), (4), (14) és (15) preambulumbekezdése a következőképpen szól:

„(1) Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

[…]

(4) A Közösségnek ezért emelnie kellene az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá hogy biztosítsa a légi fuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenykedését egy liberalizált piacon.

[…]

(14) A Montreali Egyezménynek 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.

(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 észszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

5. „A járat törlése” cím alatt az 5. cikk (1) és (3) bekezdése kimondja:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[…]

c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve ha

i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy

ii. 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 négyórás késéssel érjék el;

iii. 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 kétórás késéssel érjék el.

[…]

(3) 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."

6. A légi utasok jogairól szóló rendelet „Kártalanításhoz való jog" című 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja a következőket írja elő:

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

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];

[…]"

7. E rendelet „Jogorvoslathoz való jog [helyesen: Kártérítéshez való jog]" című 13. cikke így 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 összhangban. E rendelet különösen nem korlátozza az üzemeltető légi fuvarozóknak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen [helyesen: kérjenek] 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. A jogvita alapját képező tényállás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

8. W. Pauels légi járatot foglalt 2015. augusztus 28-ára Dublinból Düsseldorfba. A menetrend szerint a járatnak helyi idő szerint 14.30-kor kellett volna megérkeznie Düsseldorfba.

9. Ténylegesen a járat helyi idő szerint 17.48-kor, vagyis három óra késéssel érkezett meg Düsseldorfba.

10. A Germanwings azt hozta fel W. Pauels kártalanítási igényével szemben, hogy a szóban forgó járat felszállásának előkészületei során egy csavart találtak a járathoz használt repülőgépabroncsban. A csavar az előző járat düsseldorfi kifutópályáján vagy dublini leszállópályáján fúródott az abroncsba. Emiatt ki kellett cserélni az abroncsot, ami késéséhez vezetett.

11. A Germanwings úgy véli, hogy a káresemény esetében a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülményről van szó, amely alapján őt felelősség nem terheli. Állítása szerint ennek megfelelően nem köteles kártalanítást fizetni.

12. Az Amtsgericht Köln (helyi bíróság, Németország) a Germanwingst a kereseti kérelemnek megfelelően 250 eurónak és annak 2015. szeptember 16-tól esedékes, az alapkamatnál 5%-kal magasabb kamatának W. Pauels részére történő megfizetésére kötelezte.

13. A fenti bíróság a Germanwingsnek a Düsseldorfba történő megérkezés jelentős késésének okára vonatkozóan előadott, W. Pauels által vitatott érvelésének adott helyt, és ezzel kapcsolatban lényegében megállapította, hogy a Germanwings nem mentesül a kártalanítás megfizetésére vonatkozó kötelezettsége alól, mivel a repülőgép abroncsának a kifutópályán található csavar által okozott sérülése a rendes repülésüzemeltetéssel együtt járó, tényleges befolyása alá tartozó körülmény. Ez megfelel a német jogalkotó szándékának is, miként azt a kifutópályák ellenőrzése és annak törvényi előírása mutatja. A légi fuvarozó befolyása alá tartozó üzemeltetési körbe nemcsak az üzemeltető légi

fuvarozó szűkebb értelemben vett repülésüzemeltetése, mint a felszállás, a repülés és a leszállás tartozik, hanem a harmadik személyek által nyújtott és a légi fuvarozó által igénybe vett összes repülőtéri szolgáltatás is, amely nélkül a rendes repülésüzemeltetés nem lenne lehetséges. Az Amtsgericht Köln (kölni helyi bíróság) szerint ezt a Bíróság a 2014. november 14-i Siewert végzésében (C-394/14, EU:C:2014:2377) megállapította.

14. A Germanwings fellebbezést nyújtott be az Amtsgericht ítélete ellen. Megállapítja, hogy az alsóbb fokú bíróság túlbecsülte, hogy mi áll a Germanwings befolyási körében, és figyelmen kívül hagyta, hogy a Bíróság nem úgy határozott, hogy az összes, harmadik személyek által nyújtott és a légi fuvarozó által igénybe vett repülőtéri szolgáltatás a légi fuvarozó tevékenységi körébe tartozik.

15. A kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy a fenti Siewert végzésben a légi járműben az utasok beszállása érdekében a hozzá kapcsolt utaslépcső által okozott kárról, vagyis egy szolgáltatónak a légi fuvarozó által üzemeltetett konkrét légi járathoz való igénybevételéről volt szó. A légi fuvarozó feladatai közé tartozik az utasoknak az általuk foglalt légi járműbe történő beszállásának lehetővé tétele. Ennyiben a jelen üggyel alapvetően nem vethető össze a helyzet. A jelen ügyben ugyanis véletlenül érte sérülés a repülőgépet az összes légi fuvarozó által egyformán használt kifutópálya használata során. Ennélfogva ez a használat az általános légi forgalomnak, nem pedig a légi fuvarozó konkrét feladatkörének tudható be. A kifutópálya takarítása sem tartozik a légi fuvarozó feladatkörébe, és ennélfogva az a Germanwings befolyási körén kívül esik. A kifutópálya takarítása nem valamely légi fuvarozó egyes légi járműveit, és nem is az utasok légi járműre való biztonságos fel- és leszállását érinti, hanem a repülőterek biztonságát, és ezáltal az általános légi forgalom biztonságát.

16. A Germanwings szerint az elsőfokú bíróság álláspontja azért sem fogadható el, mert ez alapján gyakorlatilag lehetetlen lenne az, hogy egy körülmény ugyan a tervezett légi járat üzemeltetését lehetetlenné teszi, e körülmény azonban mégsem minősül a „légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe” tartozónak. A rendkívüli körülménynek minősítés alapvető követelménye ezáltal nem lenne alkalmazandó műszaki meghibásodás esetében, nevezetesen, ha olyan helyzetről van szó, amely „nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe”.

17. Mindezek alapján a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság) úgy véli, hogy a fellebbezés eldöntése annak függvénye, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmény-e a repülőgépabroncs kifutópályán található csavar által okozott sérülése. Ennek megfelelően úgy határozott, hogy előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„A légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmény-e a repülőgépabroncs kifutópályán található csavar (idegen test) által okozott sérülése (idegen test által okozott sérülés – FOD)?”

III. A Bíróság előtti eljárás

18. Írásbeli észrevételeket W. Pauels, a német és a lengyel kormány, valamint az Európai Bizottság terjesztett elő. A 2018. szeptember 17-i tárgyaláson a Germanwings és (a lengyel kormány kivételével) az összes fenti fél előterjesztette szóban is az érvelését.

IV. Elemzés

A. A felek észrevételeinek összefoglalása

19. Először is, az *elfogadhatóság* kérdését illetően a Bizottság azt állítja, hogy a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem potenciálisan kétségeket vet fel erre vonatkozóan. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tartalmát illetően a Bizottság azt állítja, hogy a kérelem a feleknek a kérdést előterjesztő bíróság által helytállónak vélt állításaira hivatkozik, nem pedig ténymegállapításokra. A Bizottság azon a véleményen van, hogy ha a későbbi bizonyítási eszközök kétségbe vonnák a kérdést előterjesztő bíróság által helytállónak elfogadott tényállást, akkor az előzetes döntéshozatal iránti kérelem relevanciája megszűnne. Mindenesetre a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadható.

20. Az *érdemi* részt illetően W. Pauels azt állítja, hogy a repülőgépabroncsban a kifutópályán található csavar által okozott sérülés nem rendkívüli körülmény. Véleménye szerint ez a légi fuvarozó tevékenységéhez tartozik. A kifutópályán lévő idegen test előfordulása olyan helyzet, amely naponta előfordulhat, a légi fuvarozók tisztában vannak ezzel a problémával, és a kifutópályák tisztítása a repülőtér-üzemeltetők szokásos feladatai közé tartozik. Hozzáteszi, hogy a repülőgépek abroncsait, amelyek szélsőségesen nagy nyomásnak vannak kitéve, a repülés előtti ellenőrzések során ellenőrzik, és azokat rendszeresen cserélni kell. Ezért az olyan esemény, mint amelyről itt szó van, nem tekinthető úgy, mint amely nem tartozik a légi fuvarozó tevékenységi körébe; nem utolsósorban azért, mert a „rendkívüli körülmény” fogalmát szigorúan kell értelmezni.

21. Amennyiben egy ilyen esemény mégis úgy tekintendő, mint amely nem tartozik a légi fuvarozó tevékenységi körébe, úgy kell tekinteni, mint amely természeténél és eredeténél fogva ténylegesen ellenőrzés alatt tartható, mivel a kifutópályákat a repülőtér-üzemeltetők rendszeresen ellenőrzik.

22. A német és a lengyel kormány, valamint a Bizottság azt állítja, hogy a repülőgépabroncsban a kifutópályán található csavar által okozott sérülése nem minősül „rendkívüli körülménynek”.

23. A német kormány szerint a kifutópályán lévő idegen test jelenlétével kapcsolatos kockázat a légi fuvarozó számára elkerülhetetlen, és nem tartható a befolyása alatt. Az idegen testek jelenlétét a légi fuvarozón kívülálló olyan ok idézi elő, amely a szóban forgó járat végzésével semmiképpen nem függ össze – szemben a repülőgép egyes részeinek a rendszeres szervizelés ellenére bekövetkező meghibásodásával, amelyről a Wallentin-Hermann [5] és a van der Lans ügyben szó volt. [6] Az, hogy a légi fuvarozók gyakrabban találkoznak olyan helyzettel, ahol a gumiabroncsban a kifutópályán lévő idegen test okoz sérülést, nem zárja ki, hogy az rendkívüli körülménynek minősüljön, mivel az események gyakoriságát elhatárolási szempontként nem vették figyelembe. [7] Ezenfelül a német kormány hangsúlyozza, hogy a repülőtér-üzemeltető nem követett el olyan kötelességszegést, amely a szóban forgó légi fuvarozónak tudható be. Jelen esetben az üzemeltető nem mulasztotta el a karbantartással és üzemeltetéssel kapcsolatos kötelezettségeit. Amennyiben a jelenleginél szigorúbb ellenőrzéseket írnának elő, az igen hátrányosan érintené a légi közlekedést.

24. A lengyel kormány szerint a szóban forgó kár, amelyet valamely kötelezettségét elmulasztó harmadik személy okoz, nem tartozik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe. Mivel nem láthatja előre, hogy a repülőtér-üzemeltető nem fogja teljesíteni kötelezettségét, a légi fuvarozónak nem kell figyelembe vennie azt a kockázatot, hogy légi járművét ilyen sérülés éri. Ebben az összefüggésben a légi fuvarozó csupán a sérült légi jármű gyors megjavításáért felelős.

5 2008. december 22-i ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771).

6 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618).

7 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342).

25. A Bizottság szerint a szóban forgó esemény nem tartozik a légi fuvarozó tevékenységének rendes gyakorlásához és nem tartozik az befolyása alá. Ebben az összefüggésben nem tartozik szorosan a légi jármű rendszerének működéséhez sem, szemben a mobil utaslépcsőkkel. Ebben az értelemben egy madárral történő ütközéshez hasonlítható, amely szintén nem tartható a légi fuvarozó befolyása alatt. A légi fuvarozó befolyásának e hiányát megerősíti az, hogy a kifutópályák biztonsága és ellenőrzése a repülőtér-üzemeltető felelősségi körébe tartozik. Végezetül az, hogy az esemény az előző járat le- vagy felszállása során történt, nem zárja ki, hogy „rendkívüli körülménynek minősüljön”. [8]

B. Értékelés

1. Előzetes megjegyzések

26. Véleményem szerint az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatósága ebben az ügyben nem valódi probléma, mivel csupán a Bizottság vetette fel, [9] lényegében elméleti észrevételekkel, és a Bizottság maga jut arra a következtetésre, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem mindenesetre nem elfogadhatatlan. Először is, a Bíróság és a nemzeti bíróságok közötti együttműködés összefüggésében az uniós jogra vonatkozó kérdések releváns voltát vélelmezni kell. [10] Másodszor, a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következik, hogy az uniós jog nem tiltja, hogy a kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kihirdetését követően újra meghallgassa a feleket és/vagy újabb bizonyítási cselekményeket végezzen – ami az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben tett ténybeli és jogi megállapításainak megváltoztatását teheti szükségessé –, feltéve hogy e bíróság az uniós jog Bíróság által elfogadott értelmezésének teljes érvényesülését biztosítja. [11]

27. Ami az ügy érdemét illeti, az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a jelen ügyben rendkívüli körülményről van szó. Valójában a kérdést előterjesztő bíróság több, a jelen ügyet megelőző eljárásban döntött már úgy, hogy az abroncs sérülése vagy a légi jármű egyéb műszaki meghibásodása, amelyet a kifutópályán található kisebb tárgyak, mint szög vagy hasonló tárgyak okoznak, a légi fuvarozót az utassal szembeni kártalanítási kötelezettség alól mentesítő rendkívüli körülménynek minősül.

28. Következtetésem szerint ez a megközelítés helyes. [12] Az alábbi elemzésemben különösen a Bíróság ítélkezési gyakorlatával és a rendkívüli körülmények fogalmával foglalkozom a műszaki problémák vonatkozásában. Ezt követően a Bíróság két részből álló tesztjét alkalmazom: i. a probléma olyan eseménynek tudható be, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe; és ii. jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik. Végezetül foglalkozom az észszerű intézkedések és a rendkívüli körülmény(ek) elkerülésének/megelőzésének további feltételével. Arra a következtetésre fogok jutni, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti *„rendkívüli körülmény” fogalmának hatálya alá tartozik* a repülőgépabroncsban a kifutópályán található csavar által okozott sérülés.

8 Ez következik a 2017. május 4-i Pešková és Peška ítéletből (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 Ezenfelül a felek egyike sem tartotta szükségesnek, hogy a Bíróság előtti tárgyaláson a kérdéssel foglalkozzon.

10 Lásd például: 2008. december 16-i Cartesio ítélet (C-210/06, EU:C:2008:723, 67. pont).

11 2016. július 5-i Ognyanov ítélet (C-614/14, EU:C:2016:514, 30. pont, valamint a rendelkező rész 2. pontja).

12 A rendkívüli körülmények fogalmát illetően lásd: Milner, A., „Regulation EC 261/2004 and »Extraordinary Circumstances«”, *Air & Space Law*, 34., 3. sz. (2009), 215–220. o.; van der Wijngaart, T., „van der Lans v. KLM and »Extraordinary Circumstances«”, *Air & Space Law*, 41., 1. sz. (2016), 59–62. o.; Michel, V., „Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur”, Europe, 6. sz., 2018. június, 22–23. o.; Flöthmann, M., „Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz »wilden Streiks« des Flugpersonals (Anmerkung)”, EuZW, 2018, 457; Herrmann, C., „Entschädigung der Fluggäste bei »wildem Streik« – das TUIfly-Urteil des EuGH’, RRa, 3/2018, 102. o.; Führich, E., „Innenbetrieblicher »wilder Streik« als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung”, *Monatsschrift für Deutsches Recht*, 13/2018.

29. Hozzáteszem, hogy különösen fontos, hogy a Bíróság egyértelművé tegye ezt, mivel Németországban (más tagállamokhoz hasonlóan [13]) a nemzeti jog nem kezeli egységesen azt a kérdést, hogy az olyan esemény, mint amilyenről itt szó van, az említett rendelkezés értelmében „rendkívüli körülménynek" minősül-e.

30. Például Németországban különböző elsőfokú bíróságok és valójában a kérdést előterjesztő bíróság egy másik tanácsának határozata is [14] (amely összhangban van a Bíróság mobil utaslépcsőkkel kapcsolatos Siewert határozatával [15]) ellentétes álláspontra helyezkedett, és megállapította, hogy az olyan ügyben, mint a jelenlegi, nem áll fenn „rendkívüli körülmény".

31. Ezért e kérdés tisztázásának nyilvánvaló gyakorlati jelentősége van, és elősegíti mind az utasok, mind a légi fuvarozók fokozottabb jogbiztonságát.

32. A Bíróságnak már több alkalma is volt értelmezni a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdését. Az alábbiakban ezeket az ügyeket tekintjük át röviden.

33. A Pešková és Peška ítéletben, [16] amely a jelen ügyre nézve különösen releváns, a Bíróság kimondta, hogy a légi jármű madárral történő ütközése, valamint az ezen ütközés miatti esetleges károsodás, a lényegüket tekintve nem a repülőgép működési rendszeréhez kapcsolódnak, jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek, így az ilyen ütközés rendkívüli körülménynek minősül.

34. A McDonagh ítéletben [17] a Bíróság az említett fogalom alá vonta az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörése miatti légtérzárat is.

35. Másfelől a van der Lans ítéletben [18] a Bíróság úgy határozott, hogy az olyan műszaki probléma, amely váratlanul merült fel, és amely nem karbantartási hiányosságból ered és amelyet a rendes karbantartás során nem is állapítottak meg, nem tartozik az 5. cikk (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények" fogalmába.

36. A Wallentin-Hermann [19] és a Sturgeon és társai ítéletben [20] a Bíróság megállapította, hogy valamely repülőgépet sújtó műszaki probléma nem tartozik az említett fogalom körébe, kivéve ha olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek.

37. A Siewert végzésében [21] a Bíróság megállapította, hogy utaslépcső légi járművel történő ütközése nem minősülhet rendkívüli körülménynek. Erre az ügyre később visszatérek.

2. A rendkívüli körülmények fogalma a műszaki problémák vonatkozásában

38. Először is fontos megjegyezni, hogy ezt a fogalmat a légi utasok jogairól szóló rendelet nem határozza meg és nem állapítja meg egyértelműen.

13 Ez következik egyebek mellett a következőből: Prassl, J., „Tackling Diversity Through Uniformity?", in: Bobek, M., és Prassl, J., i. m., 335. o., van der Wijngaart, T., i. m., Führich, E., i. m., és Politis, A., „Rechtsprechung: Anmerkung – Pešková u. Peška", NJW, 37/2017, 2669. o.

14 Vagyis a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság) 24. polgári tanácsa.

15 2014. november 14-i Siewert végzés (C-394/14,EU:C:2014:2377).

16 2017. május 4-i ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 2013. január 31-i ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 2015. szeptember 17-i ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618).

19 2008. december 22-i ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 2009. november 19-i (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716).

21 2014. november 14-i Siewert végzés (C-394/14,EU:C:2014:2377).

39. Erre válaszul a Bíróság egy főszabályon és az az alóli kivételen alapuló elvet állapított meg: főszabály szerint a műszaki hibák a légi fuvarozó működési kockázatának körébe tartoznak, mivel a rendes tevékenységének részét képezik, és csak kivételes helyzetben minősülhetnek rendkívüli körülményeknek (főszabály szerint akkor, amikor nem tartoznak a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és befolyásán kívül esnek).

40. A Bíróság a közelmúltban a Pešková és Peška ítéletben emlékeztetett rá,[22] hogy az uniós jogalkotónak az volt a szándéka, hogy a járat törlése vagy jelentős – azaz legalább háromórás – késése esetére meghatározza a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelezettségeit. Az említett rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezésektől eltérve, a (14), (15) preambulumbekezdés és az 5. cikk (3) bekezdése kimondja, hogy a légi fuvarozó mentesül a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke szerint az utasoknak járó kártalanítás fizetésének kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy a légi járat törlését vagy az érkezéskor legalább háromórás késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ennélfogva az 5. cikk (3) bekezdését szigorúan kell értelmezni.[23]

41. A Bíróság megállapította, hogy „[n]em zárható ki […], hogy a műszaki hibák ilyen rendkívüli körülmények közé tartoznak, amennyiben olyan eseményekből erednek, amelyek *nem tartoznak* az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyek annak *tényleges befolyásolási körén kívül esnek*. Erről lenne szó például abban a helyzetben, 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.”[24]

42. A szóban forgó esemény (és kár) a műszaki problémák, és így a légi utasok jogairól szóló rendelet (14) preambulumbekezdésében említett „váratlan repülésbiztonsági hiányosságok” kategóriájába tartozik.

43. Ennélfogva egyértelműen nem a járatok biztonságát érintő rejtett gyártási hibákkal van dolgunk, amely a műszaki probléma egy olyan példája, amelyet a Bíróság „rendkívüli körülménynek” minősített (Wallentin-Hermann és van der Lans ítélet[25]).

44. Ugyanakkor egyetértek abban a Bizottsággal, hogy a fenti ítélkezési gyakorlatot úgy kell értelmezni, hogy amikor a Bíróság a rejtett gyártási hibára vonatkozó példával élt, csak azt kívánta szem előtt tartani, hogy a légi fuvarozó befolyási körén kívül eső eseményekből eredő műszaki hibákat rendkívüli körülményeknek kell tekinteni.

45. Valójában, amint arra a német kormány rámutatott, a Bíróság a McDonagh ítéletben[26] megállapította, hogy „az általános nyelvhasználatban a »rendkívüli körülmények« szó szerint a »rendestől eltérő« körülményeket jelentenek. A légi fuvarozás összefüggésében azok olyan eseményt jelölnek, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik. Más szavakkal, […] az mindazokra a körülményekre vonatkozik, amelyekre a légi fuvarozónak nincs befolyása, függetlenül azok természetétől és súlyosságától”.

22 2017. május 4-i ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342, 19. és az azt követő pontok). Lásd még: Wienbracke, M., „Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel”, EuZW, 2017, 571.

23 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet (C-549–607, EU:C:2008:771, 20. pont).

24 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet (C-549–607, EU:C:2008:771, 26. pont) (kiemelés tőlem).

25 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet (C-549–607, EU:C:2008:771, 26. pont); 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 38. és az azt követő pontok). Az utóbbi üggyel összefüggésben lásd: Court of Appeal (England and Wales) (fellebbviteli bíróság – Anglia és Wales) Huzar kontra Jet2.com Limited [2014] EWCA Civ 791 (a tüzelőanyagszelep-vezeték meghibásodása). Lásd még: van der Wijngaart, T., fent említett mű.

26 2013. január 31-i ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 29. pont).

46. Ezt továbbá a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdésének előkészítő aktusai is alátámasztják. Ezekben a „*vis major*” kifejezést „rendkívüli körülményekre” változtatták. A Tanácsnak a közös álláspontban szereplő kijelentése szerint erre a módosításra a jogi egyértelműség érdekében került sor. [27]

47. A fentiekből következik, hogy a Bíróság nem kívánta úgy korlátozni a „rendkívüli körülmények” fogalmát, hogy kizárólag azok a műszaki hibák tartozzanak közéjük, amelyek eredete a rejtett gyártási hibákhoz hasonló.

48. A Bíróság azzal kapcsolatos eddigi ítélkezési gyakorlata, hogy mely műszaki hibák minősülhetnek a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülményeknek, egy két részből álló tesztet alakított ki: i. a problémának olyan eseménynek kell betudhatónak lennie, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe (első rész); és ii. jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül kell esnie (második rész). Hangsúlyozni kell, hogy ezt a két részt (feltételt) eseti alapon és együttesen kell vizsgálni. [28] Ezeket egymás után fogom megvizsgálni.

a) Tevékenységi körbe tartozás

49. A fenti pontban említett első részt illetően (tevékenységi körbe tartozás) szem előtt kell tartanunk, hogy a Bíróság a Wallantin–Hermann ítéletet [29] követő ítélkezési gyakorlatában a műszaki problémák esetén megszorítóan értelmezte a kimentés lehetőségét.

50. A felek (W. Pauels kivételével) mind egyetértettek abban, hogy a szóban forgó esemény (vagyis repülőgépabroncs kifutópályán található csavar által okozott sérülése) nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe.

51. A Bíróság a Pešková és Peška ítéletben [30] megállapította, hogy „nem minősül rendkívüli körülménynek a légi jármű bizonyos alkatrészeinek idő előtti hibája, mivel az ilyen meghibásodás a lényegét tekintve a repülőgép működési rendszeréhez kapcsolódik. Ez a váratlan esemény ugyanis nem esik kívül a légi fuvarozó tényleges befolyásán, mivel a légi fuvarozónak kell biztosítania az általa gazdasági tevékenységének céljaira üzemeltetett légi jármű karbantartását és megfelelő működését”.

52. Ugyanakkor az ítélet következő, 24. pontjában megállapította, hogy „a jelen ügyben a légi jármű madárral történő ütközése, valamint az ezen ütközés miatti esetleges károsodás, mivel azok a lényegüket tekintve nem a repülőgép működési rendszeréhez kapcsolódnak, jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek. Következésképpen az említett ütközést a [légi utasok jogairól szóló rendelet] 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett »rendkívüli körülménynek« kell minősíteni.”

27 Lásd a Krüsemann és társai ügyre vonatkozó indítványom (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 és C-290/17–C-292/17., EU:C:2018:243, 57. pont).

28 2018. április 17-i Krüsemann és társai ítélet, C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 és C-290/17–C-292/17., EU:C:2018:258, 34. pont). A Bíróság továbbá rámutatott arra, hogy az e pontban említett körülmények nem szükségszerűen és automatikusan alapozzák meg a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott kártalanítási kötelezettséget.

29 2008. december 22-i ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771).

30 2017. május 4-i ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

53. Véleményem szerint az említett ügy alapjául szolgáló, valamint a jelen ügyben szereplő tényállás összehasonlítható. Tulajdonképpen, bár a szóban forgó esemény összehasonlítható a madárral való ütközéssel (Pešková és Peška ítélet[31]), hangsúlyozom, hogy a mobil utaslépcső légi járművel való összeütközésével nem (Siewert végzés[32]).

54. A Siewert ügyben a Bíróság számára az volt a döntő tényező, hogy a lépcsők a légi közlekedéshez elengedhetetlenek, és ez lesz a döntő különbség az említett ügy, valamint a jelen ügyben a repülőgépabroncsban a kifutópályán található idegen test által okozott sérülés között.

55. A mobil utaslépcsőkkel ellentétben, amelyeket a légi fuvarozó kifejezetten az utasok be- és kiszállításához használ, a jelen ügyben a csavar a légi fuvarozó tudta és akarata nélkül, illetve akaratával szemben hevert a kifutópályán.

56. Amint a Bizottság erre rámutatott, ezek a tárgyak kárt okozhatnak, azonban ez az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körén kívül esik.

57. Igaz, hogy a kifutópálya használata kétségtelenül az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körének részét képezi, amint azt W. Pauels többször is elmondta a tárgyaláson. Ez azonban önmagában nem döntő. Valójában a légtér használata is kétségtelenül a légi fuvarozó rendes tevékenységi körének részét képezi, és a Bíróság ennek ellenére úgy határozott, hogy a madárral való ütközés rendkívüli körülménynek minősült: ez nem függ szorosan össze a légi jármű működési rendszerével.

58. Ebből következik, hogy a kifutópályán heverő csavarok szintén nem tartoznak szorosan a légi jármű üzemeltetési rendszeréhez. Ellenkezőleg, a kifutópályán lévő csavarokat és más idegen testeket a lehető leginkább el kell kerülni, mivel jelentős biztonsági kockázatot jelentenek és a légi jármű nem kerülhet kapcsolatba ilyen tárgyakkal.

59. W. Pauels továbbá lényegében azzal érvelt, hogy a szóban forgó esemény gyakori és általános probléma, és ez alapján nem minősülhet rendkívüli körülménynek.

60. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből következik, hogy nem rendkívül ritkán fordul elő, hogy valamely repülőgépabroncsban a kifutópályára esett csavar vagy hasonló idegen test sérülést okozzon. Ez véleményem szerint nem jelenti azt, hogy az esemény gyakorisága korlátozó/elhatárolási szempontnak minősül.

61. Bot főtanácsnok hasonló érvelést terjesztett elő a Pešková és Peška ügyben.[33] Azzal érvelt, hogy az ilyen események (madárral való ütközések) nem minősülhetnek rendkívüli körülménynek, mivel madarak és légi járművek összeütközése gyakran előfordul, és olyan jelenségnek minősül, amely a légi közlekedést üzemeltető különböző gazdasági szereplők előtt ismert. Ugyanakkor a Bíróság nem ezt a gondolatmenetet követte, és arra a következtetésre jutott, hogy a fenti érvek ellenére a madárral való ütközés nem minősül rendkívüli körülménynek.

62. A fentiekből az következik, hogy a szóban forgó esemény nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe.

31 2017. május 4-i ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 2014. november 14-i végzés (C-394/14,EU:C:2014:2377).

33 Bot főtanácsnok a Pešková és Peška ügyében (C-315/15, EU:C:2016/623).

b) Befolyás

63. Továbbá, a teszt második részét (a befolyást) illetően úgy vélem, hogy a jelen ügyben az a légi fuvarozó, amelynek a repülőgépabroncsában a kifutópályán heverő idegen test sérülést okozott, olyan eseménnyel áll szemben, amely befolyásán kívül áll.

64. Ennek oka, hogy a kifutópályák karbantartása és takarítása nem a légi fuvarozó, hanem a repülőtér-üzemeltető feladata.

65. Amint azt a kérdést előterjesztő bíróság 2016. január 19-i ítéletének [34] 14. pontjában a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (3) bekezdésének vonatkozásában helyesen megállapította, az uniós jogalkotó csak példálózó jelleggel sorol fel rendkívüli körülményeket; a felsorolt példák azonban azt mutatják, hogy esetükben alapvetően olyan befolyásoló tényezőkről van szó, amelyek kialakulása a légi fuvarozó szervezési és műszaki felelősségi körén kívül esik, és amelyet a légi fuvarozó tehát nem tud befolyásolni. Ezek továbbá kívül esnek az úgynevezett járművekből eredő kockázaton. Mivel a kifutópályák biztonsága és ellenőrzése a repülőtér mindenkori üzemeltetőjének feladata, aki a kifutópályákat idegen tárgyak szempontjából rendszeresen átvizsgálja, maguknak a légitársaságoknak nincs ráhatásuk az ellenőrzések végrehajtására és gyakoriságára, és maguk ilyen ellenőrzéseket nem is végezhetnek (és ehhez szükséges eszközökkel sem rendelkeznek).

66. A kérdést előterjesztő bíróság tulajdonképpen azon a véleményen van, hogy a kifutópályákon található idegen tárgyak kívül esnek a légitársaságok tényleges befolyási körén, és így – a légi jármű bizonyos alkatrészeinek a rendszeres karbantartás ellenére idő előtt jelentkező hibájától eltérően – külső eseménynek minősülnek. [35]

67. Akárhogy is, egyetértek az e kérdést előterjesztő bírósággal abban, hogy a kifutópályákon elhelyezkedő, a légi járművekben kárt okozó idegen testeket a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményeknek kell minősíteni.

68. Amint a lengyel kormány megjegyezte, a kifutópálya állapotának felügyelete a repülőtér-üzemeltető, nem pedig a légi fuvarozó felelősségi körébe tartozik. Így a légi jármű egy részét valamely idegen test miatt ért sérülés legfeljebb a repülőtér-üzemeltető kötelezettségszegésének eredménye lehet.

69. Valójában a repülőtér-üzemeltető e felelőssége a 139/2014/EK bizottsági rendeletből [36] és az alkalmazandó nemzeti szabályokból ered.

70. E rendelet IV. mellékletének „C. alrész[e] – Repülőtéri karbantartás (ADR.OPS.C)” az „ADR.OPS. C.010. Szilárd burkolatok, más földfelületek és csatornarendszer” pontja alatt meghatározza, hogy „a) A repülőgép-üzembentartónak [helyesen: A repülőtér-üzemeltetőnek] meg kell vizsgálnia a mozgási területek, többek között a szilárd burkolatok (futópályák, gurulóutak és előterek), a szomszédos területek és a csatornarendszerek felületeit, hogy a repülőtéri megelőző és helyreállító karbantartási program részeként rendszeresen felmérje azok állapotát” és „b) A repülőtér-üzemeltető [egyebek mellett]: 1. valamennyi mozgási terület felületét karbantartja annak érdekében, hogy megelőzze az olyan szabadon mozgó tárgyak/törmelékek megjelenését, amelyek kárt okozhatnak a légi járművekben vagy megzavarhatják a légijármű-rendszerek működését, vagy azokat eltávolítsa; 2. az ártalmas felületi szabálytalanságok kialakulását megelőzendő karbantartja a [ki]futópályák, gurulóutak és előterek felületét”.

34 11 S 389/14. sz. ügy.

35 Állítása szerint az ilyen események, mivel nem tartoznak a légi közlekedés rendes tevékenységi körébe, és a légi fuvarozó befolyásán kívül esnek, külső eseménynek minősülnek.

36 A repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló, 2014. február 12-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2014. L 44., 1. o.).

71. Úgy vélem (a kérdést előterjesztő bírósághoz hasonlóan), hogy mivel a kifutópályákon az olyan idegen testek, mint a csavarok, szögek és más kis tárgyak nem repülésüzemeltetési célt szolgálnak, biztonsági kockázatot jelentenek. Az, hogy a kifutópályára kerülnek, olyan esemény, amely bármikor előfordulhat, ami a légi fuvarozó számára egyszerűen nem látható előre, és a vállalkozás üzemeltetési tevékenységi körében annak befolyásán kívül is esik. A madárriasztáshoz alkalmazott intézkedésekhez hasonlóan (amelyek a madárral történő ütközés elkerülését célozzák) a kifutópályának az ott található idegen testek szempontjából történő biztosítására irányuló intézkedések nem a légi fuvarozó egyes légi járműveire, és nem is az utasoknak a foglalás szerinti légi járatra való be-, illetve kiszállására, hanem inkább a repülőterek és az általános légi forgalom biztonságára vonatkoznak. Ezen intézkedések ezért főszabály szerint nem az egyes légi fuvarozók felelősségi körébe tartoznak, hanem azok alkalmazása adott esetben a repülőtér üzemeltetőjének a feladata, amely köteles a megfelelő intézkedések szükségességét megállapítani, és adott esetben az alkalmas és hatékony eszközt kiválasztani. [37]

72. W. Pauels azt állítja, hogy a repülőgépek abroncsait, amelyek a felszállás és leszállás során szélsőségesen nagy nyomásnak vannak kitéve, a repülés előtti ellenőrzések során rendszeresen ellenőrzik, és azokat a légi fuvarozónak rendszeresen cserélnie kell, [38] és ezért a szóban forgó eseményt nem lehet rendkívüli körülménynek minősíteni.

73. Ugyanakkor véleményem szerint a fentiekből nem következik, hogy a szóban forgó esemény az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe és/vagy befolyási körébe tartozik.

74. Hasonlóan a Bíróságnak a Pešková és Peška ítéletben a madárral való ütközéssel kapcsolatban tett megállapításához, [39] a légi járműben kárt okozó csavar a kifutópályán a légi fuvarozó tevékenységén kívül áll, mivel nem tartozik a légi jármű fel- és leszállása során tapasztalható szélsőséges nyomáshoz és az arra vonatkozó követelményekhez. A szóban forgó esemény nem kerülhető el azzal, ha az abroncsokat elhasználódás esetén lecserélik, sőt, még egy teljesen új abroncsban is sérülést okozhat egy kifutópályán heverő csavar.

75. Ezért W. Pauels írásbeli észrevételeiben szereplő érveléssel ellentétben a jelen ügy nem hasonlítható a Siewert ügyhöz. [40]

76. Érdemes hangsúlyozni a Bundesgerichtshof (szövetségi bíróság, Németország) megközelítését arra vonatkozóan, hogy (egy madárral való ütközésről szóló ítéletben) mi tartozik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe. [41] A Bundesgerichtshof (szövetségi bíróság) megállapította, hogy nem tartozna a körébe, ha az elfogadott intézkedés a *teljes légi közlekedés működésének* biztosítására irányulna. Ezért repülésbiztonsági intézkedés, nem pedig az érintett légi fuvarozó intézkedése. Így a Bundesgerichtshof (szövetségi bíróság) szerint az egyetlen légi jármű szolgáltatására vagy tevékenységére vonatkozó intézkedések az érintett légi fuvarozó tevékenységének körébe tartoznak (például az utasszállítás), azonban azok az intézkedések, amelyek nem egy adott légi jármű működésére vonatkoznak, rendkívüli körülménynek minősülhetnek, mivel nem tartoznak az érintett légi fuvarozó tevékenységi körébe.

37 Itt a Landgericht Darmstadt (darmstadti regionális bíróság, Németország) motorba került csavar által okozott károkra vonatkozó ítéletére hivatkozom (lásd: BeckRS 2014., 23957). Ezenfelül az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kiderül, hogy a kifutópálya ellenőrzésére és az azon található idegen testek eltávolítására szolgáló meglévő műszaki rendszer (még) nem eléggé kiforrott, és ennek megfelelően nincs abban a helyzetben, hogy biztonságos védelmet adjon. Egy időjárástól független biztonsági rendszer, amely a jövőben a kifutópályákat idegen testek után kutatva folyamatosan ellenőrzi, és amely veszély esetében riasztást ad, már több éve fejlesztés alatt áll.

38 Lásd a jelen indítvány 20. pontját.

39 2017. május 4-i ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 2014. november 14-i végzés (C-394/14,EU:C:2014:2377).

41 BGH, NJW 2014, 861; VRR 2014, 100; NJW-RR 2015, 111.

77. Így a jelen ügyben azok az intézkedések, amelyeket az alapeljárásban szóban forgó abroncs sérülésének elkerülésére meg lehetett volna hozni, a légi fuvarozó befolyásán kívül esnek. Ezenfelül azok az intézkedések, amelyeket a repülőtér-üzemeltető meghozhatott volna, nem egy adott járat működésére vonatkoznak, hanem inkább az adott repülőtér légi közlekedésének általános biztosítására. A kifutópályákat nem egy adott járat érdekében tartják karban. A zavartalan légi közlekedés egészének biztosítsa érdekében tartják karban őket.

78. Végezetül (a Bizottsághoz hasonlóan) úgy vélem, hogy a jelen ügyben a „rendkívüli körülménynek" minősítést a légi utasok jogairól szóló rendeletnek az utasok magas szintű védelmére irányuló célkitűzése is igazolja; ez okból kifolyólag nem bátoríthatjuk a légi fuvarozókat, hogy a járataik fenntartását és pontosságát a biztonság célkitűzése elé sorolva ne tegyék meg azokat az intézkedéseket, amelyeket az idegen testek által okozott sérülések szükségessé tesznek.[42]

79. A fentiekből az következik, hogy a szóban forgó esemény kiállja az ellenőrzési tesztet, és olyan eseménynek minősül, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó befolyása alá.

3. Észszerű intézkedések a rendkívüli körülmények elkerülésére

80. A Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében[43] „[…] mivel nem minden rendkívüli körülmény mentesítő jellegű, az arra hivatkozni kívánó félnek kell bizonyítania továbbá 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. Az utóbbinak kell ugyanis bizonyítania, hogy – még ha igénybe is vette volna valamennyi személyi vagy tárgyi eszközt és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket – *nyilvánvalóan nem tudta volna elkerülni*, kivéve az adott időpontban a vállalkozásának kapacitásait tekintve elviselhetetlen áldozatok árán, hogy a *bekövetkezett rendkívüli körülmények* a járat törléséhez vezessenek" (kiemelés tőlem).

81. Igaz, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés nem foglalkozik kifejezetten az észszerű intézkedések és a rendkívüli körülmény(ek) elkerülésének/megelőzésének további feltételével.

82. Ugyanakkor, tekintettel arra, hogy a kérdést előterjesztő bíróságnak értékelnie kell majd, hogy a jelen ügy körülményei mellett tekinthető-e úgy, hogy a légi fuvarozó megtette a helyzetnek megfelelő intézkedéseket, úgy vélem, annak érdekében, hogy a kérdést előterjesztő bíróság az uniós jog alkalmazása szempontjából megfelelő választ tudjon adni, érdemes ezzel a feltétellel is foglalkozni.[44]

83. A Bíróság valójában már kimondta, hogy „az a körülmény, hogy valamely nemzeti bíróság az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet bizonyos uniós rendelkezésekre hivatkozva, formálisan fogalmazta meg, nem akadálya annak, hogy a Bíróság megadja e bíróság számára az értelmezés minden olyan elemét, amely szükséges az utóbbi előtt lévő ügy megítéléséhez, akár hivatkozott az ezekre a kérdéseinek megfogalmazásában, akár sem. E tekintetben a Bíróságnak kell a nemzeti bíróság által szolgáltatott információk összessége és különösen az előzetes döntéshozatalra utalás indokolása alapján meghatározni az uniós jog azon rendelkezéseit, amelyeknek az értelmezése a per tárgyára figyelemmel szükséges".[45]

42 Vö.: 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342, 25. pont).

43 2011. május 12-i ítélet, Eglītis és Ratnieks ítélet (C-294/10, EU:C:2011:303, 25. pont).

44 Vö.: 1978. június 28-i Simenthal ítélet (70/77, EU:C:1978:139, 57. pont).

45 2016. szeptember 29-i Essent Belgium ítélet (C-492/14, EU:C:2016:732, 43. pont).

84. A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint az észszerű intézkedés koncepciója esettől függő és rugalmas [46], és „kizárólag azok az intézkedések vehetők figyelembe, amelyek ténylegesen [a légi fuvarozóra] hárulhatnak *az olyan harmadik személyek hatáskörébe tartozó intézkedések kizárásával, amelyek többek között a repülőtér-üzemeltetők vagy a hatáskörrel rendelkező légiforgalmi irányítók*”. [47]

85. E nemzeti bíróságnak ezért „azt kell értékelnie, hogy az érintett légi fuvarozónak különösen műszaki és igazgatási szempontból […] ténylegesen lehetősége volt arra, hogy közvetlenül vagy közvetve olyan megelőző intézkedéseket tegyen, amelyek lehetővé teszik [az abroncsoknak a kifutópályán lévő idegen testek miatti sérülését] kockázatainak csökkentését, sőt azok megelőzését”. [48]

86. A fenti megfontolásokból az következik, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a repülőgépabroncs kifutópályán található csavar által okozott sérülése az említett rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmény” fogalma alá tartozik.

87. Ugyanakkor szeretném hangsúlyozni, hogy nem minden repülőgépabroncs-csere minősül rendkívüli körülménynek: el kell különíteni az abroncsnak a jelen ügyben ért sérülését a rendes használat miatt szükségessé vált abroncscserétől – azzal, hogy ez utóbbi nem minősül rendkívüli körülménynek.

V. Végkövetkeztetés

88. Az előző megállapításokra tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság, Németország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre 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 szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a repülőgépabroncsban a kifutópályán található csavar által okozott sérülés az említett rendelkezés szerinti „rendkívüli körülmény” fogalma alá tartozik.

46 2011. május 12-i ítélet, Eglītis és Ratnieks ítélet (C-294/10, EU:C:2011:303, 30. pont).

47 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342, 43. pont) (kiemelés tőlem).

48 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342, 44. pont).