A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2008. december 22.*

A C-549/07. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Handelsgericht Wien (Ausztria) a Bírósághoz 2007. december 11-én érkezett 2007. október 30-i határozatával terjesztett elő az előtte

Friederike Wallentin-Hermann

és

az **Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: K. Lenaerts tanácselnök, T. von Danwitz, Juhász E., G. Arestis és J. Malenovský (előadó) bírák,

* Az eljárás nyelve: német.

főtanácsnok: E. Sharpston,
hivatalvezető: R. Grass,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– F. Wallentin-Hermann képviseletében saját maga, Rechtsanwältin,

– az Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA képviseletében O. Borodajkewycz Rechtsanwalt,

– az oszták kormány képviseletében E. Riedl, meghatalmazotti minőségben,

– a görög kormány képviseletében S. Chala és D. Tsagkaraki, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében M. Dowgielewicz, meghatalmazotti minőségben,

– a portugál kormány képviseletében L. Fernandes, meghatalmazotti minőségben,

– az Egyesült Királyság Kormánya képviseletében C. Gibbs, meghatalmazotti minőségben, segítője: D. Beard barrister,

– az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében R. Vidal Puig és M. Vollkommer, 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 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 L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 5. cikke (3) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet az F. Wallentin-Hermann és az Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA (a továbbiakban: Alitalia) között amiatt folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, hogy utóbbi megtagadta a kártérítést az alapügy felperesével szemben, akinek a járatát törölték.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

3 A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezményt (a továbbiakban: Montreali Egyezmény) az Európai Közösség 1999. december 9-én írta alá, és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) került jóváhagyásra. Ezen egyezmény a Közösséget illetően 2004. június 28-án lépett hatályba.

4 A Montreali Egyezmény 17–37. cikke alkotja „A fuvarozó felelőssége és a kártérítés mértéke” című III. fejezetet.

5 Ezen egyezmény „Késedelem” című 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A fuvarozó felelős az utasok, a poggyászok vagy a teherszállítmány légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkért. A fuvarozó azonban nem felelős az olyan késésből eredő károkért, amelyekről bebizonyítja, hogy ő, alkalmazottai és képviselői minden tőlük ésszerűen elvárható intézkedést megtettek a kár elkerülése érdekében, illetve hogy számára vagy számukra lehetetlen volt ezeket az intézkedéseket megtenni.”

A közösségi jog

6 A 261/2004 rendelet többek között a következő preambulumbekezdéseket tartalmazza:

„(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.

(2) A beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy hosszú késése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

[…]

(12) A légi járatok törlése által az utasoknak okozott gondot és kényelmetlenséget […] csökkenteni kellene. Ezt úgy kellene elérni, hogy ösztönözni kell a légifuvarozókat arra, hogy az utasokat a menetrend szerinti indulás időpontja előtt tájékoztassák a járatok törléséről, és ezenkívül ajánljanak nekik ésszerű átfoglalást, hogy az utasok más megoldást találhassanak. A légifuvarozóknak, ha ezt elmulasztják, kártalanítaniuk kellene az utasokat, kivéve ha a járat törlésére olyan rendkívüli körülmények között kerül sor, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

[…]

(14) A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légifuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden ésszerű 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 légifuvarozó működését befolyásolják.

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

7 A 261/2004 rendelet „Járat törlése” című 5. cikke kimondja:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak:

a) az üzemeltető légifuvarozó a 8. cikk szerint segítséget ajánl fel; és

b) az üzemeltető légifuvarozó a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelően segítséget ajánl fel, valamint átfoglalás esetén, ha az új légi járat indulási időpontja ésszerű számítás szerint legalább a törölt járat tervezett indulását követő nap, akkor a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget nyújtja [helyesen: segítséget ajánl fel]; és

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó 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; vagy

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 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.

[…]”

8 A 261/2004 rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra;

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra;

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra.

[…]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

9 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy F. Wallentin-Hermann a Bécsből (Ausztria) induló, majd Román (Olaszország) keresztül Brindisibe (Olaszország) érkező járatra foglalt három helyet az Alitaliánál maga, férje és lánya számára. A járat menetrend szerint 2005. június 28-án 6 óra 45 perckor indult volna Bécsből, és menetrend szerint ugyanezen a napon 10 óra 35 perckor érkezett volna Brindisibe.

10 Az utasfelvételt követően a menetrend szerinti indulás időpontja előtt öt perccel közölték a három utassal, hogy járatukat törölték. Ezután az Austrian Airlines társaság Rómába induló járatára irányították át őket, ahová 9 óra 40 perckor, vagyis a Brindisibe induló átszállójáratuk indulási időpontja után 20 perccel érkeztek meg, amelyet így lekéstek. F. Wallentin-Hermann és családja 14 óra 15 perckor érkezett Brindisibe.

11 Az Alitalia Bécsből induló járatát a turbinában fellépett összetett motorhiba miatt törölték, amelyet egy átvizsgálás során előző nap fedeztek fel. Az Alitaliát erről az e járat indulását megelőző éjjel, 1 órakor értesítették. A légi jármű javítása, amelyhez pótalkatrészek és szerelők küldésére volt szükség, 2005. július 8-án fejeződött be.

12 F. Wallentin-Hermann a járatának törlése miatt a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) bekezdése értelmében 250 euró kártérítést, valamint a 10 eurós telefonköltség megtérítését követelte az Alitaliától. Az Alitalia e kérelmet elutasította.

13 Az F. Wallentin-Hermann által ezt követően indított bírósági eljárás keretében a Bezirksgericht für Handelssachen Wien (bécsi kereskedelmi kerületi bíróság) helyt adott kártérítési kérelmének, amit különösen azzal indokolt, hogy a szóban forgó gépet érintő műszaki hibák nem tartoznak a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt, a kártérítés alól mentesítő „rendkívüli körülmények” közé.

14 Az Alitalia e határozat ellen fellebbezést nyújtott be a Handelsgericht Wienhez (bécsi kereskedelmi bíróság), amely úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) A […] 261/2004 […] rendelet tizennegyedik preambulumbekezdésére figyelemmel, a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmények állnak-e fenn, ha a légi jármű műszaki hibája, különösen hajtóműhibája következtében a légi járatot törlik, továbbá [az e] rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti kimentési okokat a Montreali Egyezmény rendelkezései (19. cikk) alapján kell-e értelmezni?

2) Az 1. kérdésre adott igenlő válasz esetén: a légi járatok törlését az átlagosnál gyakrabban műszaki hibával indokoló légifuvarozók esetében a [261/2004] rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmények állnak-e fenn önmagára a műszaki hibák gyakoriságára tekintettel?

3) Az 1. kérdésre adott igenlő válasz esetén: megtett-e a légifuvarozó a [261/2004] rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti minden »ésszerű intézkedést«, ha a törvényben előírt minimumkövetelményeket kielégítő karbantartási munkák elvégzését bizonyítja, és ez elegendő-e ahhoz, hogy a légifuvarozó [az e] rendelet 7. cikkével összefüggésben értelmezett 5. cikke szerinti kártérítési kötelezettség alól mentesüljön?

4) Az 1. kérdésre adott nemleges válasz esetén: a [261/2004] rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülményeknek az olyan elháríthatatlan külső okok (*vis maior*) vagy természeti események minősülnek-e, amelyek nem műszaki hibára vezethetők vissza, és így a légifuvarozó tevékenységi körén kívül esnek?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első és a negyedik kérdésről

15 A kérdést előterjesztő bíróság az együtt vizsgálandó első és negyedik kérdésével lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését – e rendelet (14) preambulumbekezdése fényében – úgy kell-e értelmezni, hogy a légi jármű járattörlést eredményező műszaki hibája az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények" fogalmába tartozik, vagy ellenkezőleg, e fogalom más jellegű, nem műszaki hibára visszavezethető helyzetekre vonatkozik-e. A kérdést előterjesztő bíróság arra is választ vár, hogy az említett rendelkezésben foglalt kimentési okokat a Montreali Egyezmény rendelkezéseivel és különösen annak 19. cikkével összhangban kell-e értelmezni.

16 Meg kell állapítani, hogy a rendkívüli körülmények fogalma nem szerepel a 261/2004 rendelet 2. cikkében meghatározott fogalmak között. E fogalmat az említett rendelet egyéb cikkei sem határozzák meg.

17 Az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően azon kifejezések értelmét és terjedelmét, amelyekre a közösségi jog semmilyen meghatározást nem ad, az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentés szerint kell meghatározni, figyelembe véve azon szövegkörnyezetet, amelyben a kifejezéseket használják, és azon szabályozás célkitűzéseit, amelynek e kifejezések részét képezik. Továbbá, amennyiben e kifejezések olyan rendelkezésben szerepelnek, amely kivételt képez valamely elv, illetve pontosabban a fogyasztók védelmére irányuló közösségi szabályok alól, a kifejezéseket úgy kell érteni, hogy e rendelkezést szigorúan lehessen értelmezni (lásd ebben

az értelemben a C-336/03. sz. easyCar-ügyben 2005. március 10-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-1947. o.] 21. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). Továbbá egy közösségi jogi aktus preambuluma pontosíthatja annak tartalmát (lásd ebben az értelemben különösen a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 76. pontját).

18 E tekintetben a 261/2004 rendelet 5. cikke által követett célkitűzések, amely cikk meghatározza az üzemeltető légi fuvarozó kötelezettségeit járat törlése esetén, világosan kitűnnek e rendelet (1) és (2) preambulumbekezdéséből, amelyek szerint szükséges, hogy a Közösség fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon, és figyelembe vegye az általános fogyasztóvédelmi követelményeket, figyelemmel arra, hogy a légi járat törlése súlyos kényelmetlenséget okoz az utasoknak (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 69. pontját).

19 Ahogyan a 261/2004 rendelet (12) preambulumbekezdéséből és 5. cikkéből kitűnik, a közösségi jogalkotó enyhíteni kívánta a légi járatok törlése által az utasoknak okozott gondot és kényelmetlenséget, arra ösztönözve a légifuvarozókat, hogy a járat törlését előre jelentsék be, és – bizonyos körülmények között – meghatározott kritériumoknak megfelelő átfoglalást ajánljanak fel. Amennyiben az említett fuvarozók ezen intézkedéseket nem tudnák meghozni, a közösségi jogalkotó szándéka arra irányult, hogy azok nyújtsanak kártérítést az utasoknak, kivéve ha a járatot olyan rendkívüli körülmények miatt törlik, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

20 Ezzel összefüggésben világosan kitűnik, hogy – noha a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja rögzíti járat törlése esetén az utasok kártérítéshez való jogának elvét – ugyanezen cikk (3) bekezdését, amely azon feltételeket határozza meg, amelyek esetén az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést fizetni, ezen elvtől való eltérésnek kell tekinteni. Ennélfogva ez utóbbi rendelkezést szigorúan kell értelmezni.

21 E tekintetben a közösségi jogalkotó – ahogyan a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekezdéséből kitűnik – utalt arra, hogy ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek valamely légifuvarozó működését befolyásolják.

22 A 261/2004 rendelet preambulumában foglalt ezen utalásból kitűnik, hogy a közösségi jogalkotó nem úgy értette, hogy ezen események – amelyek listája egyébként csak példálózó jellegű – maguk jelentenek rendkívüli körülményeket, hanem csupán hogy azok ilyen körülményeket eredményezhetnek. Ebből következik, hogy az ilyen események összes körülménye nem jelent szükségképpen az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában foglalt kártérítési kötelezettség alóli kimentési okokat.

23 Noha a közösségi jogalkotó az említett listára felvette a „váratlan repülésbiztonsági hiányosságokat", és noha a légi jármű műszaki hibája az ilyen hiányosságok közé sorolható, az ilyen esemény körülményei csak akkor minősíthetők a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében „rendkívülinek", ha olyan eseményhez fűződnek, amely az e rendelet (14) preambulumbekezdésében felsorolt eseményekhez hasonlóan nem tartozik az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légifuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik.

24 Márpedig a légi közlekedés különleges feltételeire és a légi járművek technológiai fejlettségi szintjére figyelemmel meg kell állapítani, hogy a légifuvarozók a tevékenységük végzése során rendszeresen találkoznak különböző, e gépek működése során elkerülhetetlenül fellépő műszaki hibákkal. Egyébként éppen az ilyen hibák elkerülése és a járatok biztonságát megkérdőjelező balesetekkel szembeni védekezés érdekében vetik alá e gépeket olyan különösen szigorú rendszeres ellenőrzéseknek, amelyek

a légiközlekedési vállalkozások rendes működési feltételei között szerepelnek. Valamely gép karbantartási hiányosságából eredő műszaki hiba megoldását tehát a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozónak kell tekinteni.

25 Következésképpen a légi járművek karbantartásakor felfedezett vagy az ilyen karbantartás hiányosságából eredő műszaki hibák mint olyanok nem jelenthetnek a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett „rendkívüli körülményeket”.

26 Nem zárható ki azonban, hogy a műszaki hibák ilyen rendkívüli körülmények közé tartoznak, amennyiben olyan eseményekből erednek, amelyek nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyek annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek. Erről lenne szó például abban a helyzetben, amikor az érintett légifuvarozó flottáját képező gépek gyártója vagy az illetékes hatóság felfedi, hogy a már használatban lévő gépeknek a járatok biztonságát érintő rejtett gyártási hibája van. Ugyanerről lenne szó a légi járművekben szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károk esetén is.

27 A kérdést előterjesztő bíróság feladata tehát annak megvizsgálása, hogy az alapeljárásban érintett légifuvarozó által hivatkozott műszaki hibák olyan eseményekből eredtek-e, amelyek nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyek annak tényleges befolyásolási körén kívül estek.

28 Azon kérdést illetően, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt kimentési okot a Montreali Egyezmény rendelkezéseivel és különösen annak 19. cikkével összhangban kell-e értelmezni, meg kell állapítani, hogy ezen egyezmény a közösségi jogrend szerves részét képezi. Továbbá az EK 300. cikk (7) bekezdéséből következik, hogy a Közösség intézményeire kötelezőek a Közösség által kötött megállapodások, és hogy következésképpen e megállapodásokat elsőbbség illeti meg a másodlagos közösségi jogi aktusokkal szemben (lásd a C-173/07. sz. Emirates Airlines ügyben 2008. július 10-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-5237. o.] 43. pontját).

29 A Montreali Egyezmény 19. cikke szerint a fuvarozó mentesülhet a késésből eredő olyan kárért való felelősség alól, amelyről „bebizonyítja, hogy ő, alkalmazottai és képviselői minden tőlük ésszerűen elvárható intézkedést megtettek a kár elkerülése érdekében, illetve hogy számára vagy számukra lehetetlen volt ezeket az intézkedéseket megtenni”.

30 E tekintetben ki kell emelni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése a „rendkívüli körülmények” fogalmára hivatkozik, miközben az nem jelenik meg sem a Montreali Egyezmény 19. cikkében, sem annak egyéb rendelkezésében.

31 Meg kell továbbá állapítani, hogy az említett 19. cikk a késedelmekre vonatkozik, míg a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése a járatok törlésének eseteivel foglalkozik.

32 Továbbá – ahogyan a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 43–47. pontjából kitűnik – a Montreali Egyezmény 19. cikke és a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése különböző szövegösszefüggésbe illeszkedik. Az említett egyezmény 19. és azt követő cikkei ugyanis azt szabályozzák, hogy valamely járat késése esetén az érintett utasok milyen feltételekkel nyújthatnak be egyéni kártérítés iránti keresetet. A 261/2004 rendelet 5. cikke azonban egységesített és azonnali kártérítési intézkedéseket ír elő. Ezen intézkedések – függetlenül azoktól, amelyeknek a feltételeit a Montreali Egyezmény állapítja meg – így az egyezményt megelőzően alkalmazandók. Ebből következik, hogy az említett egyezmény 19. cikkében foglalt, a fuvarozói felelősség alóli kimentési okok nem alkalmazhatók ugyanúgy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésére.

33 E körülmények között a Montreali Egyezmény nem határozhatja meg az említett 5. cikk (3) bekezdésében említett kimentési okok értelmezését.

34 A fenti megfontolásokra tekintettel a feltett első és negyedik kérdésre adandó válasz az, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi jármű járattörlést eredményező műszaki hibája nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába, kivéve ha e hiba olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek. A Montreali Egyezmény nem bizonyul meghatározónak a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett kimentési okok értelmezése tekintetében.

A második kérdésről

35 A feltett kérdések összességére figyelemmel úgy kell tekinteni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság e kérdéssel lényegében arra vár választ, hogy önmagában a műszaki hibák gyakorisága kizárja-e, hogy ez utóbbiak a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények" közé tartozzanak, amikor a légifuvarozók a légi járatok törlését az átlagosnál gyakrabban indokolják az említett hibákkal.

36 Ahogyan a Bíróság a jelen ítélet 27. pontjában kimondta, a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak megvizsgálása, hogy az alapeljárásban érintett légifuvarozó által hivatkozott műszaki hibák olyan eseményekből erednek-e, amelyek nem tartoznak a rendes tevékenységi körébe, és a tényleges befolyásolási körén kívül esnek. E megállapításból kitűnik, hogy a műszaki hibák valamely légifuvarozónál megállapított gyakorisága önmagában nem jelent olyan tényezőt, amelyből a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények" fennállására vagy azok hiányára lehetne következtetni.

37 A fentiekre tekintettel a feltett második kérdésre adandó válasz az, hogy a műszaki hibák valamely légifuvarozónál megállapított gyakorisága önmagában nem jelent olyan tényezőt, amelyből a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények" fennállására vagy azok hiányára lehetne következtetni.

A harmadik kérdésről

38 Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy úgy kell-e tekinteni, hogy a légifuvarozó a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében „minden ésszerű intézkedést" megtett, ha bizonyítja, hogy a járattörléssel érintett légi járművön elvégezték a törvényben előírt minimumkövetelményeket kielégítő karbantartási munkákat, és hogy e bizonyítékok elegendőek-e ahhoz, hogy az említett fuvarozó mentesüljön az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártérítési kötelezettsége alól.

39 Meg kell jegyezni, hogy a közösségi jogalkotó járat törlése esetén az utasok kártérítésére vonatkozó kötelezettség alóli mentesülést nem minden rendkívüli körülmény esetén kívánta biztosítani, hanem csak olyanok esetén, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

40 Ebből következik, hogy – 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 légifuvarozó által műszakilag és gazdaságilag elviselhető feltételeknek.

41 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.

42 A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak megvizsgálása, hogy az alapügy körülményei között az érintett légifuvarozó megtette-e a helyzetnek megfelelő intézkedéseket, azaz azokat, amelyek – a rendkívüli körülmények bekövetkezésének időpontjában, amelyek fennállását bizonyítania kell – megfeleltek különösen az említett fuvarozó által műszakilag és gazdaságilag elviselhető feltételeknek.

43 A fenti megfontolásokra tekintettel a feltett harmadik kérdésre adandó válasz az, hogy az a tény, hogy valamely légifuvarozó betartotta a légi jármű karbantartására vonatkozó minimumszabályokat, önmagában nem elegendő annak bizonyításához, hogy e fuvarozó a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében „minden ésszerű intézkedést" megtett, és következésképpen nem elegendő ahhoz, hogy az említett fuvarozó mentesüljön az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártérítési kötelezettsége alól.

A költségekről

44 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 (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

1) **A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú 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 a légi jármű járattörlést eredményező műszaki hibája nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények" fogalmába, kivéve ha e hiba olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek. A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezmény nem bizonyul meghatározónak a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett kimentési okok értelmezése tekintetében.**

2) **A műszaki hibák valamely légifuvarozónál megállapított gyakorisága önmagában nem jelent olyan tényezőt, amelyből a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények" fennállására vagy azok hiányára lehetne következtetni.**

3) Az a tény, hogy valamely légifuvarozó betartotta a légi jármű karbantartására vonatkozó minimumszabályokat, önmagában nem elegendő annak bizonyításához, hogy e fuvarozó a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében „minden ésszerű intézkedést” megtett, és következésképpen nem elegendő ahhoz, hogy az említett fuvarozó mentesüljön az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt kártérítési kötelezettsége alól.

Aláírások