A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2020. június 11.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Az 5. cikk (3) bekezdése – A 7. cikk (1) bekezdése – Az utasoknak nyújtandó kártalanítás visszautasított beszállás és a légi járat törlése vagy jelentős késése esetén – Mentesség – A »rendkívüli körülmények« fogalma – »Erőszakos utasok« (»*Unruly passengers*«) – Rendkívüli körülmény fennállására való hivatkozás lehetősége másik járat tekintetében, mint amelyen e körülmény felmerült – Az »észszerű intézkedések« fogalma”

A C-74/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (lisszaboni kerületi bíróság, Portugália) a Bírósághoz 2019. január 31-én érkezett, 2019. január 21-i határozatával terjesztett elő az

**LE**

és

a **Transportes Aéreos Portugueses SA**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: M. Vilaras tanácselnök, S. Rodin, D. Šváby (előadó), K. Jürimäe és N. Piçarra bírák,

főtanácsnok: P. Pikamäe,

hivatalvezető: M. Ferreira, főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2019. december 5-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Transportes Aéreos Portugueses SA képviseletében M. Riso advogada,

– a portugál kormány képviseletében L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa és L. Guerreiro, meghatalmazotti minőségben,

– a német kormány képviseletében J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl és A. Berg, meghatalmazotti minőségben,

– a francia kormány képviseletében A.-L. Desjonquères és A. Ferrand, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: portugál.

– az osztrák kormány képviseletében kezdetben: G. Hesse, később: J. Schmoll, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében B. Rechena és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (AESA) képviseletében S. Rostren és R. Sousa Uva, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2020. február 27-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

## Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 5. cikke (3) bekezdésének értelmezésére irányul.

2 E kérelmet az LE és a Transportes Aéreos Portugueses SA (a továbbiakban: TAP) légi fuvarozó között annak tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, hogy ez utóbbi megtagadta ezen utas kártalanítását, akinek a járata jelentős késést szenvedett.

## Jogi háttér

### *A nemzetközi jog*

#### *A Tokiói Egyezmény*

3 A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, Tokióban, 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény (*Recueil des traités des Nations unies* 704. kötet, 219. o.; kihirdette: az 1971. évi 24. tvr.) (a továbbiakban: Tokiói Egyezmény) 1969. december 4-én lépett hatályba.

4 A Tokiói Egyezménynek minden tagállam aláíró fele, az Európai Unió azonban nem.

5 Ezen egyezmény 1. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

„Az Egyezményt olyan cselekmények elkövetése esetében kell alkalmazni, amelyek:

a) büntető törvénybe ütköznek;

b) veszélyeztetik vagy veszélyeztethetik a légi jármű, az azon levő személyek vagy vagyontárgyak biztonságát, illetőleg veszélyeztetik a fedélzeti rendet és fegyelmet, tekintet nélkül arra, hogy e cselekmények bűncselekmények-e, vagy sem.”

6 Az említett egyezmény 6. cikkének (1) bekezdése előírja:

„Ha a légi jármű parancsnoka alapos okkal feltételezheti, hogy a légi jármű fedélzetén valaki az 1. Cikk 1. bekezdésében meghatározott bűncselekményt vagy egyéb cselekményt követett el vagy készül elkövetni, e személlyel szemben megteheti azokat a megfelelő intézkedéseket – ideértve a személyes szabadságot korlátozó intézkedéseket is –, amelyek, szükségesek:

a) a légi jármű vagy az azon levő személyek és vagyontárgyak, biztonságának a megóvásához; vagy

b) a fedélzeti rend és fegyelem fenntartásához; vagy

c) annak lehetővé tételéhez, hogy – e fejezet rendelkezéseivel összhangban – e személyt az illetékes hatóságnak átadják vagy a légi járműről leszállítsák.”

7 A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló egyezményt módosító, 2014. április 4-i Montreali Jegyzőkönyv 2020. január 1-jei hatálybalépését követően a Tokiói Egyezmény 6. cikke módosult. E módosítás mindazonáltal, legalábbis időbeli hatályánál fogva, nem alkalmazható az alapügy tényállása tekintetében.

*Az EGT-megállapodás*

8 A Bolgár Köztársaságnak és Romániának az Európai Gazdasági Térségben való részvételéről szóló megállapodással (HL 2007. L 221., 15. o.) módosított, az Európai Gazdasági Térségről szóló 1992. május 2-i megállapodás (HL 1994. L 1., 3. o., a továbbiakban: EGT-megállapodás) „Közlekedés” címet viselő 47. cikkének (2) bekezdésében az áll, hogy a valamennyi közlekedési módra vonatkozó különös rendelkezéseket a XIII. melléklet tartalmazza.

9 E megállapodás 126. cikke (1) bekezdésének szövege az alábbi:

„Ezt a megállapodást az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés hatálya alá tartozó területekre – az ezekben a szerződésekben megállapított feltételek szerint –, valamint az Izlandi Köztársaság, a Liechtensteini Hercegség és a Norvég Királyság területére kell alkalmazni.”

10 Az említett megállapodás 1. jegyzőkönyvének „Területi hivatkozások” című 8. pontja így rendelkezik:

„Ha a hivatkozott jogi aktusok hivatkozásokat tartalmaznak a »Közösség« vagy a »közös piac« területére, akkor az ilyen hivatkozásokat a megállapodás alkalmazásában a Szerződő Felek területeire való hivatkozásként kell értelmezni, a megállapodás 126. cikkében foglalt meghatározásnak megfelelően.”

11 Az EGT-megállapodás „Közlekedés – A 47. cikkben hivatkozott lista” című XIII. melléklete a „Bevezetés” cím alatt az alábbiakat mondja ki:

„Amennyiben az ebben a mellékletben hivatkozott jogi aktusok az Unió jogrendjére jellemző olyan fogalmakat tartalmaznak vagy eljárásokra hivatkoznak, mint:

– preambulumok,

– a közösségi jogi aktusok címzettjei;

– hivatkozások az EK területeire vagy nyelveire;

– hivatkozások az EK-tagállamok, közintézményeik, vállalkozásaik vagy magánszemélyeik egymás vonatkozásában fennálló jogaira és kötelezettségeire; továbbá

– hivatkozások az információs és bejelentési eljárásokra,

a horizontális kiigazításokról szóló 1. jegyzőkönyvet kell alkalmazni, kivéve ha ez a melléklet másként rendelkezik.”

## *Az uniós jog*

### *A 261/2004 rendelet*

12 A 261/2004 rendelet (1) és (13)–(15) preambulumbekezdése a következőket mondja ki:

„(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.

[…]

(13) Azon utasok számára, akiknek a légi járatait törölték, lehetővé kellene tenni a jegyek visszatérítését, vagy az átfoglalást kielégítő körülmények között, továbbá lehetővé kell tenni, hogy megfelelő ellátásban részesüljenek, amíg egy későbbi légi járatra várakoznak.

(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 [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.”

13 A 261/2004 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

„E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

a) egy olyan tagállam területén található repülőtérről induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell;

b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérről egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója közösségi légi fuvarozó.”

14 E rendelet 5. cikke ekként rendelkezik:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[…]

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

[…]

(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.

[…]”

15 Az említett rendelet „Kártalanításhoz való jog” címet viselő 7. cikke az (1) bekezdésében a következőket írja elő:

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

[…]

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

[…]”

16 A 261/2004 rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog” című 8. cikkének (1) bekezdésében így rendelkezik:

„E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak az alábbiak közötti választást ajánlják fel:

a) – a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése hét napon belül, a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, amennyiben a repülőút [helyesen: légi járat] az utas eredeti utazási tervével kapcsolatban már nem szolgál semmilyen célt, vagy adott esettben a következővel együtt

– a legkorábbi légi járat vissza az első indulási pontra;

b) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban]; vagy;

c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.”

*A 216/2008/EK rendelet*

17 A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (HL 2008. L 79., 1. o.; helyesbítés: HL 2012. L 257., 22. o.) „A 8. cikkben említett, légi üzemben tartásra vonatkozó alapvető követelmények” című IV. mellékletének 7d. pontja értelmében:

„Az üzemben tartást vagy a légi jármű és/vagy a fedélzetén lévő személyek biztonságát veszélyeztető vészhelyzetben a parancsnoknak meg kell tennie a biztonság érdekében szükségesnek ítélt minden intézkedést. […]”

18 A 216/2008 rendeletet 2018. szeptember 11-i hatállyal hatályon kívül helyezte a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet. A 2018/1139 rendelet időbeli hatálya folytán azonban nem alkalmazható az alapeljárásra.

*A 965/2012 rendelet*

19 A 2013. augusztus 14-i (EU) 800/2013 bizottsági rendelettel (HL 2013. L 227, 1. o.) módosított, a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2012. október 5-i 965/2012/EU rendelet (HL 2012. L 296., 1. o.; a továbbiakban: 965/2012 rendelet) „Kereskedelmi és szállítási műveletek” című IV. melléklete „CAT.GEN.MPA.105 A parancsnok feladatai” című pontjának a) alpontja kimondja:

„A CAT.GEN.MPA.100 bekezdés előírásainak betartásán kívül a parancsnok:

[…]

4) jogosult bármely olyan személy kiszállítására, vagy a rakomány olyan részének eltávolítására, amely véleménye szerint potenciális veszélyt jelent a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonságára;

5) nem engedheti meg olyan személy szállítását a repülőgépen, aki olyan mértékű alkoholos vagy kábítószeres befolyásoltság alattinak látszik, hogy a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonsága veszélyben lehet;

[…]”

20 E melléklet „CAT.GEN.MPA.110 A parancsnok jogköre” címet viselő pontja így szól:

„Az üzemben tartónak meg kell hoznia minden észszerűen elvárható lépést annak biztosítására, hogy a légi járművön szállított valamennyi személy engedelmeskedjen a parancsnok által a légi jármű, valamint a fedélzetén szállított személyek vagy vagyontárgyak biztonságának védelme érdekében adott minden törvényes utasításnak.”

*A 376/2014/EU rendelet*

21 A polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2014. L 122., 18. o.) 2. cikkének 7. pontja a következőket írja elő:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

7. »esemény«: az olyan biztonsági vonatkozású események, amelyek veszélyeztetnek vagy – ha nem hárítják el vagy kezelik azokat – veszélyeztethetnek egy légi járművet, az abban tartózkodókat vagy bármely más személyt, és amelyek közé mindenekelőtt a balesetek és a súlyos repülőesemények tartoznak.”

22 A 376/2014 rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja így rendelkezik:

„Azokat az eseményeket, amelyek jelentős légiközlekedés-biztonsági kockázatot hordozhatnak magukban és az alábbi kategóriákba tartoznak, a (6) bekezdésben felsorolt személyeknek jelenteniük kell az e cikk szerinti kötelező eseményjelentési rendszerek keretében:

a) a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos események, például:
   i) az összeütközéssel kapcsolatos események;
   ii) a fel- és leszállással kapcsolatos események;
   iii) a tüzelőanyaggal kapcsolatos események;
   iv) a repülés közben bekövetkezett események;
   v) a kommunikációval kapcsolatos események;
   vi) a sérüléssel, a veszélyhelyzetekkel vagy más kritikus helyzetekkel kapcsolatos események;
   vii) a légi jármű személyzetének cselekvőképtelenné válásával és a légi jármű személyzetével kapcsolatos egyéb események;
   viii) időjárási körülményekkel vagy védelmi helyzetekkel kapcsolatos események.”

*Az (EU) 2015/1018 végrehajtási rendelet*

23 A 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján kötelezően jelentendő polgári légiközlekedési események besorolását meghatározó jegyzék megállapításáról szóló, 2015. június 29-i (EU) 2015/1018 bizottsági végrehajtási rendelet (HL 2015. L 163., 1. o.) 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Az események részletes besorolását, amelyre az eseményeknek a [376/2014] rendelet 4. cikkének (1) bekezdése szerinti, kötelező jelentési rendszeren keresztül történő jelentése során hivatkozni kell, e rendelet I–V. melléklete határozza meg.”

24 A 2015/1018 rendelet I. melléklete 6. címének 2. pontja a 376/2014 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése szerinti, biztonsággal összefüggő eseményként említi „az ittas, erőszakos vagy fegyelmezetlen utasok megfékezésében mutatkozó nehézséget”.

**Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

25 LE a TAP légitársaságnál repülőjegyet foglalt egy Fortalezából (Brazília) Oslóba (Norvégia) tartó járatra, Lisszabonban (Portugália) történő átszállással.

26 Ezen, 2017. augusztus 21-én és augusztus 22-én üzemeltetett járat közel 24 órás késéssel ért Oslóba. E késést az okozta, hogy LE nem tudott beszállni a Lisszabon és Osló közötti csatlakozó járatra, mivel az első, Fortaleza és Lisszabon közötti járat késett. Ezen utóbbi késés oka az volt, hogy az e járatot teljesítő repülőgépnek az ezt megelőző, Lisszabon és Fortaleza közötti járaton kitérőt kellett tennie Las Palmas de Gran Canaria (Spanyolország) felé, hogy kiszállítsanak egy erőszakosan viselkedő utast, aki megharapott egy másik utast, és több utast is megtámadott a kabinszemélyzet azon tagjain kívül, akik próbálták őt megnyugtatni. LE-t tehát az ezt követő, TAP által üzemeltetett járattal, másnap szállították Oslóba.

27 E három órát meghaladó késés miatt LE a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján 600 euró összegű kártalanítás megfizetését kérte a TAP-tól.

28 Miután a TAP e kártalanítás megfizetését megtagadta azzal az indokkal, hogy a járat vitatott késése rendkívüli körülménynek tulajdonítható, és egy másik repülőgép küldése e késést nem orvosolhatta volna, LE a Tribunal Judicial da Comarca de Lisboához (lisszaboni kerületi bíróság, Portugália) fordult.

29 A kérdést előterjesztő bíróság kételyeket táplál az említett késedelmet okozó körülmény jogi minősítésével kapcsolatban, azzal kapcsolatban, hogy az üzemeltető légi fuvarozó hivatkozhat-e ilyen körülményre, ha az az érintett járatot teljesítő repülőgépen merült fel ugyan, ám egy ezt megelőző járaton, továbbá az e légi fuvarozó által hozott intézkedések észszerű jellegével kapcsolatban.

30 E körülmények között a Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (lisszaboni kerületi bíróság) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Beletartozik-e a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekezdésében hivatkozott »rendkívüli körülmények« fogalmába az a körülmény, hogy valamely utas a repülőút során megharapja a többi utastársát, és megtámadja a személyzet azon tagjait, akik próbálják őt megnyugtatni, ami a járat parancsnoka szerint indokolttá teszi, hogy a legközelebbi repülőtér felé kitérjenek, a szóban forgó utas kiszállítása és poggyászának kirakása érdekében, ami a légi járat célállomásra való érkezését illetően késést eredményez?

2) Mentesítheti-e a légitársaságot az ugyanazon repülőgép visszaútján a felszállást érintő késés miatti felelősség alól a visszautat közvetlenül megelőző odaút során – amelyen a kártalanítást igénylő utas (a jelen ügyben felperes) utazott – felmerült »rendkívüli körülmény«?

3) A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt rendelkezés alkalmazásában a légitársaság (a jelen ügyben alperes) megtett-e minden észszerű intézkedést a késés megakadályozására annak megvizsgálásával és megállapításával, hogy másik repülőgép küldésével sem kerülhette volna el a már nyilvánvaló késést, valamint az utas (a jelen ügyben felperes) másnapi légi járatra történő átirányításával, tekintettel arra, hogy a társaság az utas végső célállomására naponta csak egy légi járatot üzemeltet?”

## Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

### *Előzetes megjegyzés*

31 A 261/2004 rendeletet, 3. cikke (1) bekezdése b) pontjának megfelelően, többek között olyan utasokra kell alkalmazni, akik egy harmadik országban található repülőtérről egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre az EUM-Szerződést alkalmazni kell, kivéve ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója közösségi légi fuvarozó.

32 Ugyanakkor, az EGT-megállapodás 47. cikkének (2) bekezdése értelmében, összefüggésben e megállapodás 126. cikkének (1) bekezdésével, valamint 1. jegyzőkönyvének 8. pontjával és az említett megállapodás XIII. mellékletével, a 261/2004 rendeletet az általa meghatározott feltételek között alkalmazni kell azokra a járatokra is, amelyek indulási pontja vagy célállomása valamely, Norvégia területén található repülőtér.

33 Következésképpen, és amennyiben a Bíróság előtti eljárás folyamán egyáltalán nem nyert említést, hogy az érintett utas Brazíliában részesült-e előnyben vagy kártalanításban és segítségben, aminek vizsgálata mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróság feladata, egy közösségi légi fuvarozó által, a jelen esetben a TAP által üzemeltetett, csatlakozást magában foglaló repülőjárat, amely Fortalezából indul oslói célállomására, a 261/2004 rendelet hatálya alá tartozik.

### *Az első kérdésről*

34 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, e rendelet (14) preambulumbekezdésével összefüggésben, akként kell-e értelmezni, hogy az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmény” fogalma alá tartozik egy utas erőszakos magatartása, amely indokolttá tette, hogy a repülőgép parancsnoka az érintett járattal kitérjen az érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre ezen utas kiszállítása és poggyászának kirakása érdekében.

35 Emlékeztetni kell arra, hogy az uniós jogalkotónak az volt a szándéka, hogy a járat törlése vagy jelentős – azaz legalább háromórás – késése esetére meghatározza a légi fuvarozóknak a 261/2004 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelezettségeit (2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 18. pont).

36 E rendelet (14) és (15) preambulumbekezdése, valamint az 5. cikkének (3) bekezdése Bíróság általi értelmezésének megfelelően a légi fuvarozó mentesül az utasoknak a 261/2004 rendelet 7. cikke szerint nyújtandó kártalanítás 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, és ilyen körülmény bekövetkezésekor a helyzethez igazított, valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket igénybe vevő intézkedést elfogadta annak elkerülése érdekében, hogy e körülmény az érintett légi járat törléséhez vagy annak jelentős késéséhez vezessen, azonban nem követelhető meg, hogy az adott időpontban a vállalkozásának kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokat hozzon (2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 19. pont).

37 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” minősíthetők az olyan események, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, annak tényleges befolyásán kívül esnek, és e két feltétel konjunktív (2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 20. pont, 2020. március 12-i Finnair ítélet, C-832/18, EU:C:2020:204, 38. pont.

38 Az említett rendelet (14) preambulumbekezdése értelmében ilyen körülmények különösen biztonsági kockázatok esetén fordulhatnak elő (2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 21. pont).

39 Márpedig vitathatatlan, hogy egy utas erőszakos viselkedése, amely indokolttá tette, hogy a repülőgép parancsnoka, akinek a Tokiói Egyezmény 6. cikkének, illetve a 216/2008 rendelet IV. melléklete 7.d pontjának megfelelően meg kell tennie a biztonság érdekébe minden szükséges intézkedést, az érintett járattal kitérjen az érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre ezen utas kiszállítása és poggyászának kirakása érdekében, ténylegesen veszélyezteti e járat biztonságát.

40 E tekintetben ki kell emelni, hogy az uniós jogalkotó rámutatott, amint az kitűnik a 376/2014 rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontjából, e rendelet 2. cikkének 7. pontjával, a 2015/1018 végrehajtási rendelet 1. cikkével és e rendelet I. melléklete 6. címének 2. pontjával összefüggésben értelmezve, hogy az ittas, erőszakos vagy fegyelmezetlen utasok megfékezésében mutatkozó nehézség jelentős kockázatot jelenthet a légi biztonságra, és azt az események 376/2014 rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelező jelentési rendszerén keresztül jelenteni kell.

41 Ezenfelül, egyrészt egy olyan súlyú erőszakos magatartás, amely indokolttá tette, hogy a parancsnok az érintett járattal kitérjen, nem tartozik az érintett üzemeltető légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe.

42 Ugyanis, jóllehet az utasok légi szállítása minősül az említett légi fuvarozó elsődleges feladatának, és természetesen e légi fuvarozóra hárul, hogy kezelje az általa szállított utasok magatartását, ettől még az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló magatartás nem tekinthető olyan utastól várható magatartásnak, akinek kötelessége nem csupán az, hogy a parancsnok által a biztonság védelme érdekében adott minden törvényes utasításnak eleget tegyen a 965/2012 rendelet IV. mellékletének a „CAT.GEN.MPA.110 A parancsnok jogköre” pontja értelmében, hanem az is, hogy gondoskodjon arról, hogy ő maga ne veszélyeztesse a közte és az érintett üzemeltető légi fuvarozó között fennálló szállítási szerződés megfelelő teljesítését.

43 Másrészt egy ilyen magatartást az érintett üzemeltető légi fuvarozó főszabály szerint nem képes uralni, mivel először is egy utas magatartása és a személyzet kéréseire adott reakciói főszabály szerint nem kiszámíthatóak, másrészt egy repülőgép fedélzetén a parancsnok, a személyzethez hasonlóan, korlátozott eszközökkel rendelkezik egy ilyen utas megfékezésére.

44 E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a parancsnok az e magatartásra reagálva hozott azon döntést, hogy a 965/2012 rendelet IV. melléklete „CAT.GEN.MPA.105 A parancsnok jogköre” pontjának megfelelően a repülőgéppel kitér az említett utas kiszállítása és poggyászának kirakása céljából, azon, a 216/2008 rendelet 8. cikke és IV. mellékletének 7. pontja szerinti, felelősségi körében hozta, hogy megtegyen minden olyan intézkedést, amelyet a biztonság érdekében szükségesnek ítél.

45 Más a helyzet ugyanakkor, ha úgy tűnik – aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata – hogy az érintett üzemeltető légi fuvarozó hozzájárult az érintett utas erőszakos magatartásának kialakulásához, vagy ha e légi fuvarozónak módjában állt volna e magatartást megelőzni és megtenni a megfelelő intézkedéseket még akkor, amikor azt, az ilyen magatartás előjelei alapján, az érintett járat alakulását illető komolyabb következmények nélkül megtehette volna.

46 Ami ezen utóbbit illeti, ilyen eset állhat fenn például, amint arra emlékezetett indítványának 51. pontjában a főtanácsnok, illetve a francia és az osztrák kormány, valamint az Európai Bizottság, ha az üzemeltető légi fuvarozó olyan utast szállított be, aki már a beszállás előtt, vagy akár a beszállás alatt magatartási zavart mutatott, jóllehet a 965/2012 rendelet IV. mellékletének a „CAT.GEN.MPA.110 A parancsnok jogköre” pontja értelmében a parancsnok jogosult arra, hogy megtagadja bármely olyan személy vagy a rakomány olyan részének szállítását vagy beszállítását, amely potenciális veszélyt jelenthet a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonságára.

47 Ilyen esetben egy utas erőszakos magatartását, noha az továbbra sem az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik, ettől még megfékezhetné az említett légi fuvarozó, ami kizárja, hogy az ilyen magatartást a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” lehessen minősíteni.

48 A fentiek fényében az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, e rendelet (14) preambulumbekezdésével összefüggésben, akként kell értelmezni, hogy egy utas erőszakos magatartása, amely indokolttá tette, hogy a repülőgép parancsnoka az érintett járattal kitérjen az érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre ezen utas kiszállítása és poggyászának kirakása érdekében, az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmény” fogalma alá tartozik, kivéve ha az üzemeltető légi fuvarozó hozzájárult e magatartás kialakulásához, vagy elmulasztotta az ilyen magatartás előjeleire tekintettel megfelelő intézkedések meghozatalát, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.

### *A második kérdésről*

49 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, e rendelet (14) preambulumbekezdésével összefüggésben, akként kell-e értelmezni, hogy az üzemeltető légi fuvarozó az utasoknak egy járat jelentős késése vagy törlése esetén nyújtandó kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alóli mentesülés érdekében hivatkozhat olyan »rendkívüli körülményre«, amely nem az említett törölt vagy késedelmet szenvedő járat során merült fel, hanem az ugyanezen légi fuvarozó által ugyanezen repülőgéppel teljesített előző járat során.

50 Amint arra a jelen ítélet 36. pontja emlékeztet, a légi fuvarozó kizárólag akkor mentesül az utasoknak a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése és 7. cikke szerint nyújtandó kártalanítás kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy az érintett légi járat törlését vagy jelentős késését „rendkívüli körülmények” okozták.

51 E tekintetben ki kell emelni egyrészt, hogy az üzemeltető légi fuvarozó számára elismert azon jogosultságot, hogy „rendkívüli körülményre” hivatkozzon, sem a 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekezdése, sem ugyanezen rendelet 5. cikkének (3) bekezdése nem korlátozza arra az egyetlen esetre, ha e körülmény a késedelemmel érintett vagy törölt járat során merül fel, kizárva azt, ha az említett körülmény az ugyanazon repülőgépen teljesített korábbi járat során merült fel.

52 Másrészt a légi utasok és a légi fuvarozók érdekeinek egyensúlyba hozatala, amely a 261/2004 rendelet elfogadásának fő célja volt, (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 67. pont; 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 39. pont), feltételezi, hogy figyelembe vegyék a repülőgépek légi fuvarozók által történő üzemeltetésének módjait, és különösen azt a jelen eljárásban részt vevő érintett felek által hivatkozott körülményt, hogy – legalábbis a járatok egy bizonyos kategóriája esetében – ugyanaz a repülőgép teljesíthet egyazon nap folyamán több egymást követő járatot, ami azzal jár, hogy egy repülőgépet egy korábbi járat során érintő rendkívüli körülmény kihatással van az azzal teljesített következő járatra vagy járatokra.

53 Következésképpen az üzemeltető légi fuvarozónak módjában kell hogy álljon, hogy az utasoknak a járat jelentős késése vagy törlése esetén nyújtandó kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alóli mentesülés érdekében az általa ugyanezen repülőgépen teljesített korábbi járaton felmerülő „rendkívüli körülményre” hivatkozhasson.

54 Mindazonáltal, és figyelemmel nemcsak a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekezdésében említett, az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló célra, de e rendelet 5. cikke (3) bekezdésének szövegére is, az ilyen rendkívüli körülményre történő hivatkozás azt feltételezi, hogy közvetlen oksági

viszony álljon fenn a korábbi járatot érintő körülmény felmerülése és egy járat késése vagy törlése között, amit a kérdést előterjesztő bíróságnak kell értékelnie a rendelkezésére álló tényelemekre tekintettel és figyelembe véve többek között az érintett repülőgép üzemeltetésének módjait.

55 A fentiek fényében a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, e rendelet (14) preambulumbekezdésével összefüggésben, akként kell értelmezni, hogy az üzemeltető légi fuvarozó az utasoknak egy járat jelentős késése vagy törlése esetén nyújtandó kártalanításra vonatkozó kötelezettsége alóli mentesülés érdekében hivatkozhat olyan »rendkívüli körülményre«, amely az általa ugyanezen repülőgéppel teljesített előző járat során merült fel, feltéve hogy közvetlen okozati viszony áll fenn e körülmény felmerülése és a későbbi járat késése vagy törlése között, amit a kérdést előterjesztő bíróságnak kell vizsgálnia, figyelembe véve többek között a szóban forgó repülőgép érintett üzemeltető légi fuvarozó általi üzemeltetésének módját.

### *A harmadik kérdésről*

56 Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, ugyanezen rendelet (14) preambulumbekezdésével összefüggésben, akként kell-e értelmezni, hogy az, hogy a légi fuvarozó egy utasnak, azzal az indokkal, hogy az őt szállító repülőgépen rendkívüli körülmény merült fel, egy másik, általa üzemeltetett járatra biztosít átfoglalást, aminek folytán ezen utas az eredetileg tervezetthez képest egy nappal később érkezik meg, olyan „észszerű” intézkedésnek tekinthető, amely e légi fuvarozót mentesíti az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanítási kötelezettsége alól.

57 Amint arra a jelen ítélet 6. cikke emlékeztetett, az üzemeltető légi fuvarozó rendkívüli körülmények esetén kizárólag akkor mentesül a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) pontja szerinti kártalanítási kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy a helyzethez igazított, valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket igénybe vevő intézkedést elfogadta annak elkerülése érdekében, hogy e körülmény az érintett légi járat törléséhez vagy annak jelentős késéséhez vezessen, azonban az nem követelhető meg, hogy az adott időpontban a vállalkozásának kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokat hozzon.

58 Ebből az következik, az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló, a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekezdésében említett célnak, valamint az e rendelet (12) és (13) preambulumbekezdése és 8. cikke szerinti azon követelménynek megfelelően, hogy a jelentős késéssel vagy törléssel érintett járat utasainak észszerű, kielégítő és a lehető legkorábbi átfoglalást biztosítsanak, hogy rendkívüli körülmény felmerülése esetén az a légi fuvarozó, aki mentesülni kíván az utasoknak az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) pontja szerint nyújtandó kártalanítás kötelezettsége alól az előző pontban felidézett észszerű intézkedések elfogadásával, főszabály szerint nem szorítkozhat arra, hogy az érintett utasoknak az általa üzemeltetett legközelebbi légi járatra ajánl fel átfoglalást, amely végső célállomásukra az eredeti érkezési naphoz képest egy nappal később érkezik.

59 Az e légi fuvarozótól ahhoz megkövetelt gondosság ugyanis, hogy mentesülhessen kártalanítási kötelezettsége alól, feltételezi, hogy igénybe vesz a rendelkezésére álló minden eszközt az észszerű, kielégítő és lehető legkorábbi átfoglalás érdekében, ideértve a más, közvetlen vagy csatlakozást magában foglaló, esetlegesen ugyanazon vagy másik légi szövetségbe tartozó légi társaságok által üzemeltetett, olyan járatok keresését, amelyek kisebb késéssel érkeznek célba, mint az érintett légi fuvarozó következő járata.

60 Az említett légi fuvarozót tehát csak akkor lehet úgy tekinteni, hogy az általa üzemeltetett következő járatra való átfoglalás szóban forgó utasnak való biztosításával igénybe vett a rendelkezésére álló minden intézkedést, ha nincs egyetlen szabad hely sem valamely másik közvetlen vagy csatlakozást

magában foglaló járaton, amellyel az érintett utas végső célállomását kisebb késéssel érhetné el, mint az érintett légi fuvarozó következő járatával, vagy ha ezen átfoglalás megvalósítása e légi fuvarozó számára az adott időpontban a vállalkozásának kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokkal járna.

61 Következésképpen a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, ugyanezen rendelet (14) preambulumbekezdésével összefüggésben, akként kell értelmezni, hogy az, hogy a légi fuvarozó egy utasnak, azzal az indokkal, hogy az őt szállító repülőgépen rendkívüli körülmény merült fel, egy másik, általa üzemeltetett járatra biztosít átfoglalást, aminek folytán ezen utas az eredetileg tervezetthez képest egy nappal később érkezik meg, nem tekinthető olyan „észszerű intézkedésnek”, amely e légi fuvarozót mentesíti az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének(1) bekezdése szerinti kártalanítási kötelezettsége alól, kivéve ha nem volt egyetlen más átfoglalási lehetőség sem egy saját maga vagy valamely másik légi fuvarozó által üzemeltetett közvetlen vagy csatlakozást magában foglaló járatra, amely kisebb késéssel érkezik, mint az érintett légi fuvarozó következő járata, vagy ha ezen átfoglalás megvalósítása e légi fuvarozó számára az adott időpontban a vállalkozásának kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokkal járt volna, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.

## A költségekről

62 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 [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, e rendelet (14) preambulumbekezdésével összefüggésben, akként kell értelmezni, hogy egy utas erőszakos magatartása, amely indokolttá tette, hogy a repülőgép parancsnoka az érintett járattal kitérjen az érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre ezen utas kiszállítása és poggyászának kirakása érdekében, az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmény” fogalma alá tartozik, kivéve ha az üzemeltető légi fuvarozó hozzájárult e magatartás kialakulásához, vagy elmulasztotta az ilyen magatartás előjeleire tekintettel megfelelő intézkedések meghozatalát, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.**

2) **A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, e rendelet (14) preambulumbekezdésével összefüggésben, akként kell értelmezni, hogy az üzemeltető légi fuvarozó az utasoknak egy járat jelentős késése vagy törlése esetén nyújtandó kártalanításra vonatkozó kötelezettsége alóli mentesülés érdekében hivatkozhat olyan „rendkívüli körülményre”, amely az általa ugyanezen repülőgéppel teljesített előző járat során merült fel, feltéve hogy közvetlen okozati viszony áll fenn e körülmény felmerülése és a későbbi járat késése vagy törlése között, amit a kérdést előterjesztő bíróságnak kell vizsgálnia, figyelembe véve többek között a szóban forgó repülőgép érintett üzemeltető légi fuvarozó általi üzemeltetésének módját.**

3) **A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, ugyanezen rendelet (14) preambulumbekezdésével összefüggésben, akként kell értelmezni, hogy az, hogy a légi fuvarozó egy utasnak azzal az indokkal, hogy az őt szállító repülőgépen rendkívüli körülmény merült fel, egy másik, általa üzemeltetett járatra biztosít átfoglalást, aminek folytán ezen utas az eredetileg tervezetthez képest egy nappal később érkezik meg, nem tekinthető olyan „észszerű intézkedésnek”, amely e légi fuvarozót mentesíti az e rendelet**

**5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének(1) bekezdése szerinti kártalanítási kötelezettsége alól, kivéve ha nem volt egyetlen más átfoglalási lehetőség sem egy saját maga vagy valamely másik légi fuvarozó által üzemeltetett közvetlen vagy csatlakozást magában foglaló járatra, amely kisebb késéssel érkezik, mint az érintett légi fuvarozó következő járata, vagy ha ezen átfoglalás megvalósítása e légi fuvarozó számára az adott időpontban a vállalkozásának kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokkal járt volna, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.**

Aláírások