A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2024. június 13.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Az 5. cikk (3) bekezdése – A légi járat hosszú késése vagy törlése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás – A kártalanítási kötelezettség alóli mentesülés – Rendkívüli körülmények – A gyártó által a járat törlését követően feltárt rejtett konstrukciós hiba által okozott műszaki meghibásodások – Légi jármű üzemanyagmennyiség-mérő rendszere”

A C-385/23. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság, Finnország) a Bírósághoz 2023. június 22-én érkezett, 2023. június 22-i határozatával terjesztett elő a

**Matkustaja A**

és

a **Finnair Oyj**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: N. Piçarra tanácselnök, N. Jääskinen és M. Gavalec (előadó) bírák,

főtanácsnok: L. Medina,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– Matkustaja A képviseletében K. Väänänen kuluttaja-asiamies és J. Suurla johtava asiantuntija,

– a Finnair Oyj képviseletében T. Väätäinen asianajaja,

– a finn kormány képviseletében M. Pere, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: finn.

– a holland kormány képviseletében M. K. Bulterman és J. M. Hoogveld, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében T. Simonen és N. Yerrell, 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 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 5. cikke (3) bekezdésének az értelmezésére irányul.

2 E kérelmet a Matkustaja A utas (a továbbiakban: A) és a Finnair Oyj légi fuvarozó között annak tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, hogy e légi fuvarozó megtagadta a kártalanítást ezen utastól, akinek a légi járatát törölte.

## Jogi háttér

3 A 261/2004 rendelet (1), (14) és (15) preambulumbekezdése szerint:

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

[…]

(14) A [nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, Montrealban 1999. május 28-án kötött és az Európai Közösség nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott egyezménynek] megfelelően az üzemeltető 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 légijárat üzemeltetésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, a repülésbiztonságot veszélyeztető váratlan meghibásodások és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek az 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 légijármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légifuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

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

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[…]

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha
   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 négy órás 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 két órás 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.

[…]”

5 Az említett rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke az (1) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártalanítást 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

6 A repülőjegyet foglalt a Finnairnél a Helsinkiből (Finnország) Bangkokba (Thaiföld) közlekedő 2016. március 25-i járatra. E járatot egy alig több mint öt hónapja üzembe helyezett légi járművel kívánták lebonyolítani.

7 E légi jármű üzemanyagtartálynak közvetlenül a felszállás előtti feltöltésekor az üzemanyagszint-mutató meghibásodott. A Finnair, mivel úgy ítélte meg, hogy e műszaki meghibásodás jelentősen veszélyezteti a repülésbiztonságot, törölte a tervezett járatot, és – amint arra a kérdést előterjesztő bíróság rámutat – azt csak másnap, azaz 2016. március 26-án bonyolította le egy helyettesítő légi járművel. E járat körülbelül 20 óra késéssel érkezett meg a célállomására.

8 Tekintettel arra, hogy az a repülőgépmodell, amellyel a járatot eredetileg tervezték, új volt, a szóban forgó hiba, amely először jelentkezett világszinten, ismeretlen volt az említett meghibásodás bekövetkezte előtt. Következésképpen sem e repülőgép gyártójának, sem a repülésbiztonsági hatóságnak nem volt tudomása erről a hibáról annak bekövetkezte előtt, és így azt nem is tudták jelenteni.

9 A Finnair azonnal megkezdte az üzemanyagszint-mutató meghibásodása okának keresését. A meghibásodást körülbelül 24 órával később, a tartály kiürítését, majd üzemanyaggal való újrafeltöltését követően hárították el. Az említett repülőgép ezt követően vált ismét repülésre alkalmassá.

10 A szóban forgó repülőgép gyártója által végzett további alaposabb vizsgálatok eredményeként kiderült, hogy az említett meghibásodás az azonos típusú valamennyi légi járművet érintő rejtett konstrukciós hibának tudható be.

11 Az említett meghibásodást végül 2017 februárjában szoftverfrissítéssel elhárították, e légi járművek azonban továbbra is repültek ez idő alatt is.

12 Mivel a Finnair megtagadta, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti átalánykártalanítás címén 600 eurót fizessen A részére, e személy keresetet nyújtott be a käräjäoikeushoz (körzeti bíróság, Finnország). A Finnair állítása szerint a szóban forgó meghibásodás az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül, és ő megtett minden tőle észszerűen elvárható intézkedést.

13 E bíróság helyt adott A keresetének, mivel úgy ítélte meg, hogy az alapügyben szóban forgó meghibásodás kétségkívül nehezen előrelátható konstrukciós hiba következménye, azonban az a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik. Önmagában az a körülmény, hogy a repülőgépgyártó nem adott utasításokat a Finnairnek arra vonatkozóan, hogyan reagáljon egy új repülőgéptípust érintő ilyen meghibásodás esetén, nem tette kivételessé a szóban forgó eseményt.

14 A Finnair fellebbezést nyújtott be a käräjäoikeus (körzeti bíróság, Finnország) ítéletével szemben a hovioikeushoz (fellebbviteli bíróság, Finnország). E bíróság megállapította, hogy az üzemanyagszint-mutató meghibásodása „rendkívüli körülménynek” minősül, mivel az nem tartozik a Finnair rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva kívül esik a Finnair tényleges befolyásán.

15 A fellebbezést nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz, a Korkein oikeushoz (legfelsőbb bíróság, Finnország).

16 Ez utóbbi arra vár választ, hogy az olyan műszaki meghibásodás, mint amilyenről az alapügyben szó van, és amely egy új repülőgépet érint, a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül-e.

17 Kétségei vannak különösen azzal kapcsolatban, hogy a 2022. július 7-i SATA International – Azores Airlines (Az üzemanyagellátó-rendszer zavara) ítélet (C-308/21, EU:C:2022:533) értelmében vett külső eredetű eseménynek, és így e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül-e az olyan műszaki meghibásodás, amely érinti a légi járat biztonságát, és amelyről a gyártó csak e járat törlését követően ismeri el, hogy e meghibásodást olyan rejtett konstrukciós hiba okozta, amely valamennyi ilyen típusú repülőgépet érint.

18 Nemleges válasz esetén e bíróság arra keresi a választ, hogy a Bíróság egyes alkatrészek idő előtti meghibásodására vonatkozó ítélkezési gyakorlata alkalmazható-e egy olyan rejtett konstrukciós hiba esetére, amely első alkalommal jelentkezik egy új légijármű-típuson. Nem szokatlan ugyanis, hogy egy új légijármű-típusnak rejtett hibái vannak a forgalomba helyezés első szakaszában.

19 E körülmények között a Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Hivatkozhat-e a légi fuvarozó a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményekre kizárólag azért, mert a légi jármű gyártója bejelentette, hogy a repülés biztonságát veszélyeztető, az összes légijármű-típust érintő rejtett konstrukciós hiba áll fenn, holott ezt csak a járat késése vagy törlése után jelentette be?

2) Ha az első kérdésre adott válasz nemleges, és meg kell vizsgálni, hogy a körülmények olyan eseményekre vezethetők-e vissza, amelyek az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartoznak, és amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem esnek annak tényleges befolyásán kívül, akkor [a Bíróságnak] az egyes műszaki alkatrészek hibáinak idő előtti megjelenésére vonatkozó ítélkezési gyakorlata alkalmazandó-e a jelenlegihez hasonló esetben, amikor sem a gyártó, sem a légi fuvarozó nem tudta a járat törlésének időpontjában, hogy a szóban forgó új típusú légi járművön milyen jellegű hiba van, és hogyan lehet azt orvosolni?”

## Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

20 Az együttesen megvizsgálandó két kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az olyan váratlan és először megjelenő műszaki meghibásodás bekövetkezte, amely egy közelmúltban üzembe helyezett, új légijármű-modellt érint, és amely miatt a légi fuvarozó törli a járatot, az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozik, amennyiben e légi jármű gyártója a járat törlését követően ismeri el, hogy e meghibásodást olyan rejtett konstrukciós hiba okozta, amely az összes ilyen típusú légi járművet érinti, és veszélyezteti a repülésbiztonságot.

21 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy e rendelet 5. cikkének (1) bekezdése akként rendelkezik, hogy járat törlése esetén az érintett utasoknak joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz e rendelet 7. cikkének (1) bekezdésével összhangban, kivéve, ha őket a járat e törléséről előzetesen tájékoztatták az 5. cikk (1) bekezdésében szereplő időpontokban.

22 Ugyanezen rendeletnek a (14) és (15) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdése mentesíti a légi fuvarozót e kártalanítási kötelezettség alól, ha bizonyítani tudja, hogy a légi járat törlését olyan „rendkívüli körülmények” okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, vagy azt, hogy ilyen körülmény bekövetkezésekor a helyzetnek megfelelő, valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket igénybe vevő intézkedést meghozott annak elkerülése érdekében, hogy e körülmény ne vezessen az érintett légi járat törléséhez vagy annak jelentős késéséhez (2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2021:226, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

23 Mivel az 5. cikk (3) bekezdése az utasok kártalanításhoz való jogának elvétől való eltérésnek minősül, és figyelembe véve a 261/2004 rendelet célkitűzését, amely – amint az az (1) preambulumbekezdéséből kitűnik – az utasok magas szintű védelmének biztosítása, a „rendkívüli körülmények” 5. cikk (3) bekezdése szerinti fogalmát szigorúan kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: 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, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

24 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a „rendkívüli körülményeknek” a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti fogalma olyan eseményeket jelöl, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe és annak tényleges befolyásán kívül esnek, e két feltétel pedig együttes, teljesülésüket esetről esetre kell értékelni (lásd ebben az értelemben: 2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2021:226, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

25 Így a műszaki meghibásodások – hacsak nem teljesítik az előző pontban felidézett két együttes feltételt – önmagukban nem minősülnek a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 25. pont; 2020. március 12-i Finnair ítélet, C-832/18, EU:C:2020:204, 39. pont).

26 Ebben az összefüggésben kell megvizsgálni, hogy az olyan váratlan és először megjelenő műszaki meghibásodás, amely egy közelmúltban üzembe helyezett, új repülőgépmodellt érint, és amelyről a járat törlését követően bebizonyosodik, hogy az összes ilyen repülőgéptípust érintő és a repülésbiztonságot veszélyeztető rejtett konstrukciós hibából ered, a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősülhet-e.

27 Először is meg kell határozni, hogy egy, az előző pontban említett sajátosságokkal rendelkező műszaki meghibásodás jellegénél vagy eredeténél fogva minősülhet-e olyan eseménynek, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe.

28 E tekintetben a Bíróság megállapította, hogy – a légi közlekedés különleges feltételeire és a légi járművek technológiai fejlettségi szintjére figyelemmel – a repülőgépek működése során elkerülhetetlenül felmerülnek műszaki problémák, meghibásodások, a légi jármű bizonyos

alkatrészeinek idő előtti és váratlan hibája, így a légi fuvarozók a tevékenységük végzése során rendszeresen szembesülnek ilyen problémákkal (lásd ebben az értelemben: 2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

29 Ebből következően a meghibásodásból, a gép karbantartásának hiányosságából, illetve a légi jármű bizonyos alkatrészeinek idő előtti és váratlan hibájából eredő műszaki probléma megoldását úgy kell tekinteni, hogy az az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 25. pont; 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 41. és 42. pont; 2020. március 12-i Finnair ítélet, C-832/18, EU:C:2020:204, 41. pont).

30 Nem tartozik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és ezért a „rendkívüli körülmények” fogalma alá azonban az olyan műszaki meghibásodás, amelyről az érintett légi fuvarozó flottáját alkotó légi járművek gyártója vagy az illetékes hatóság a légi járművek üzembe helyezését követően megállapítja, hogy a repülésbiztonságot veszélyeztető rejtett konstrukciós hiba miatt következett be (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 26. pont; 2015. szeptember 17-ivan der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 38. pont).

31 A jelen ügyben – amint az az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik – megállapítást nyert, hogy a műszaki meghibásodás az összes ugyanolyan típusú repülőgépet érintő és a repülésbiztonságot veszélyeztető, rejtett konstrukciós hibából eredt, így meg kell állapítani, hogy ez az esemény az előző pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően nem tartozik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe.

32 Másodszor azt kell értékelni, hogy egy, a jelen ítélet 26. pontjában említett sajátosságokkal rendelkező műszaki meghibásodást olyan eseménynek kell-e tekinteni, amely teljes egészében kívül esik az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásán, azaz amely felett a légi fuvarozó semmilyen ellenőrzést nem gyakorol (lásd ebben az értelemben: 2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2021:226, 36. pont).

33 Kétségtelen, hogy főszabály szerint a műszaki meghibásodás vagy üzemzavar nem esik kívül a légi fuvarozó tényleges befolyásán, mivel az ilyen meghibásodások és üzemzavarok megelőzése vagy javítása az e fuvarozóra háruló azon feladat részét képezi, hogy biztosítsa az általa gazdasági célból üzemeltetett légi jármű karbantartását és megfelelő működését (2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 43. pont). Más a helyzet azonban a légi jármű rejtett konstrukciós hibája esetén.

34 Egyfelől ugyanis, bár a légi fuvarozó feladata az általa gazdasági célból üzemeltetett légi jármű karbantartásának és megfelelő működésének biztosítása, vitatható, hogy abban az esetben, ha a szóban forgó légi jármű gyártója vagy az illetékes hatóság csak a járat törlését követően tárja fel a rejtett konstrukciós hibát, e fuvarozó ténylegesen szakértelemmel rendelkezik e hiba azonosítására és elhárítására, így nem tekinthető úgy, hogy ellenőrzést gyakorol az ilyen hiba bekövetkezése felett.

35 Másfelől a Bíróságnak a „rendkívüli körülmények” 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett fogalmára vonatkozó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a „belső” eredetű eseményeket meg kell különböztetni azoktól az eseményektől, amelyek eredete „kívül” áll az üzemeltető légi fuvarozón, és kizárólag ez utóbbiak eshetnek kívül e fuvarozó tényleges

befolyásán. A „külső eredetű rendkívüli események” fogalma alá tartoznak a légi fuvarozó tevékenységéből és a gyakorlatban többé-kevésbé gyakori külső körülményekből eredő események, amelyeket azonban a légi fuvarozó nem befolyásolhat, mert azok harmadik személyek – például egy másik légi fuvarozó vagy a légi közlekedési vagy repülőtéri tevékenységben közreműködő másik köz- vagy magánjogi szereplő – cselekményéből erednek (lásd ebben az értelemben: 2022. július 7-i SATA International – Azores Airlines [Az üzemanyagellátó-rendszer zavara] ítélet, C-308/21, EU:C:2022:533. 25. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

36 A jelen ügyben tehát azt kell meghatározni, hogy az, hogy a gyártó a légi fuvarozónak a légi járat törlésére vonatkozó döntését követően jelenti be vagy ismeri el a repülőgépet érintő és a repülésbiztonságot esetlegesen veszélyeztető rejtett konstrukciós hiba fennállását, minősülhet-e a légi fuvarozó légi közlekedési tevékenységében közreműködő harmadik személy cselekményének, és így külső eredetű eseménynek.

37 E tekintetben pontosítani kell, hogy a jelen ítélet 30. és 35. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatból nem következik, hogy a Bíróság a rejtett konstrukciós hiba „rendkívüli körülményeknek” való minősítését ahhoz a feltételhez kötötte volna, hogy a repülőgépgyártó vagy az illetékes hatóság e rejtett hiba fennállását az általa okozott műszaki meghibásodás bekövetkezése előtt megállapítsa. Az az időpont ugyanis, amikor a műszaki meghibásodás és a rejtett konstrukciós hiba közötti kapcsolatot a repülőgépgyártó vagy az illetékes hatóság megállapítja, nem releváns, mivel e rejtett konstrukciós hiba a járat törlésekor fennállt, és a fuvarozónak nem állt rendelkezésére semmilyen ellenőrzési eszköze annak elhárítására.

38 Az alapügyben szóban forgóhoz hasonló helyzet a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősítése megfelel a légi utasoknak biztosítandó magas szintű védelemre irányuló célkitűzésnek, amelyet a rendelet az (1) preambulumbekezdésében kifejtettek értelmében követ. E célkitűzés ugyanis arra irányul, hogy a légi fuvarozók ne legyenek ösztönözve arra, hogy tartózkodjanak az ilyen hibák által megkövetelt intézkedések meghozatalától, és a légi járatok biztonságával összefüggő célkitűzéshez képest járataik fenntartását és pontosságát részesítsék előnyben (lásd analógia útján: 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 25. pont; 2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 28. pont).

39 A fenti indokokra tekintettel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az olyan váratlan és először megjelenő műszaki meghibásodás bekövetkezte, amely egy közelmúltban üzembe helyezett, új légijármű-modellt érint, és amely miatt a légi fuvarozó törli a járatot, az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozik, amennyiben e légi jármű gyártója a járat törlését követően ismeri el, hogy e meghibásodást olyan rejtett konstrukciós hiba okozta, amely az összes ilyen típusú légi járművet érinti, és veszélyezteti a repülésbiztonságot.

## A költségekről

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

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

**A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése 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**

**a következőképpen kell értelmezni:**

**az olyan váratlan és először megjelenő műszaki meghibásodás bekövetkezte, amely egy közelmúltban üzembe helyezett, új légijármű-modellt érint, és amely miatt a légi fuvarozó törli a járatot, az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozik, amennyiben e légi jármű gyártója a járat törlését követően ismeri el, hogy e meghibásodást olyan rejtett konstrukciós hiba okozta, amely az összes ilyen típusú légi járművet érinti, és veszélyezteti a repülésbiztonságot.**

Aláírások