

Anonimizált változat

Fordítás

C-70/20 – 1

C-70/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. február 12.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Oberster Gerichtshof (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. január 30.

Felülvizsgálati kérelmet előterjesztő fél:

YL

Ellenérdekű fél:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) [omissis] az YL, [Ausztria], [omissis], felperes, és az Altenrhein Luftfahrt GmbH, Flughafen Wien [Ausztria] [omissis], alperes, között 68 858 euró összegű követelés kamatokkal és költségekkel növelt összegének, valamint megállapítás tárgyában (pertárgyérték 5000 euró) folyamatban lévő ügyben a fellebbviteli bírósággént eljáró Oberlandesgericht Wien (bécsi regionális felsőbbíróság, Ausztria) 2019. április 29-i [omissis], a Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság, Ausztria) 2019. január 23-i [omissis] ítéletét helybenhagyó ítéletével szemben a felperes által előterjesztett felülvizsgálati kérelem tárgyában folyamatban lévő eljárásban [omissis] a következő

végzést

hozta:

I. Az EUMSZ 267. cikk alapján előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti az Európai Unió Bírósága elé: **[eredeti 2. o.]**

Az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és az Európai Közösség nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal jóváhagyott, a *nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről* szóló, Montreálban, 1999. május 28-án megkötött *egyezmény* 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett balesetnek minősül-e a kemény, de még a repülőgép átlagos működési körébe tartozó, az egyik utas sérülését okozó leszállás?

II. [az eljárás felfüggesztése] [omissis]

Indokolás:

1. A tényállás:

A felperes 2014. március 20-án az alperes által üzemeltetett, Bécsből St. Gallen/Altenrheinbe (Svájc) tartó légi járat utasa volt. A leszállás során a fedélzeti adatrögzítő 1,8 g függőleges terhelést rögzített. Az ilyen leszállást szubjektíve keménynek lehet érezni. A leszállás azonban – a mérési tűréshatárt is figyelembe véve – repüléstechnikai szempontból (még) a repülőgép átlagos működési körébe tartozott, amely a repülőgép gyártójának adatai szerint 2 g terhelésig terjed. A pilóta vétkessége nem volt megállapítható. Repüléstechnikai szempontból az alpesi fekvés miatt a St. Gallen/Altenrhein repülőtéren a keményebb leszállás biztonságosabb, mint a túl puha.

2. A felek érvei és kérelmei: [eredeti 3. o.]

A felperes azt állítja, hogy a leszállás során porckorongsérülést szenvedett, és a Montreali Egyezmény 17. cikkére hivatkozva kártérítést kér. A „kemény” leszállás a Montreali Egyezmény 17. cikke értelmében vett balesetnek minősül.

Az alperes szerint a leszállásra a repülőgép átlagos működésének megfelelően került sor. A repülés során bekövetkező tipikus eseményről, nem pedig a Montreali Egyezmény 17. cikke értelmében vett balesetről van tehát szó.

3. Az eddigi eljárás:

Az elsőfokú bíróság a kereseti kérelmet elutasította. A Montreali Egyezmény 17. cikke szerinti felelősség fennállásának feltétele egy baleset bekövetkezése, amely csak „kirívóan kemény leszállás” esetén állapítható meg. A jelen esetben nem ilyen leszállásra került sor. A légi szállítás jellemző eseményei, amelyek közé a kemény leszállás vagy a hirtelen lassulás is tartozik, nem alapozzák meg a felelősséget, mivel a légi utas (nyilvánvalóan az átlagos utas) tudatában van az ilyen eseményeknek, és számol azokkal.

A fellebbviteli bíróság helybenhagyta ezt a határozatot. Kétségtelen, hogy kivételesen a kemény leszállás is minősülhet a Montreali Egyezmény 17. cikke értelmében vett balesetnek. Ez azonban azt feltételezi, hogy a gyártó által a

futómű és a tartóelemek terhelése vonatkozásában megadott határértékek jelentős túllépésére kerül sor. A jelen ügyben szóban forgóhoz hasonló, az átlagos működésnek megfelelő leszállás kizárja a baleset megállapítását.

Az Oberster Gerichtshofnak (legfelsőbb bíróság) a felperes által ezen ítélettel szemben előterjesztett felülvizsgálati kérelemről kell határoznia. A felperes továbbra is úgy véli, hogy az alperes felelősségét megalapozó baleset történt. Ha ezen állítás igaznak bizonyul, akkor az Oberster Gerichtshofnak (legfelsőbb bíróság) hatályon kívül kell helyeznie az alsóbb fokú bíróságok határozatait. Az elsőfokú bíróságnak ez esetben **[eredeti 4. o.]** állást kell foglalnia arról a kérdéstről, hogy a felperes porckorongsérülését valóban a leszállás okozta-e. Ezt a kérdést ez idáig azért nem vizsgálták, mert az alsóbb fokú bíróságok baleset hiányában eleve az alperes felelősségének hiányát állapították meg.

4. Jogalapok:

4.1. Az alperes felelősségét a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény (Montreali Egyezmény) szerint kell értékelni. Ezen egyezmény alkalmazhatósága abból következik, hogy a légi járat indulási és rendeltetési helye különböző szerződő államokban (Ausztria, Svájc) volt, így a Montreali Egyezmény 1. cikke értelmében nemzetközi fuvarozásról van szó.

4.2. A Montreali Egyezményt 1999. december 9-én írta alá az Európai Közösség, és azt a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozat hagyta jóvá az Európai Közösség nevében. Az egyezmény (ezért) az uniós jogrend szerves részét képezi, ami miatt a Bíróság hatáskörrel rendelkezik arra, hogy előzetes döntéshozatal keretében értelmezze azt (a Bíróság Wucher Helicopter GmbH ítélete, C-6/14).

4.3. Vitatott a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének értelmezése:

A fuvarozó kizárólag abban az esetben felelős az utasok halálával vagy testi sérülésével járó károkért, ha a halált vagy a sérülést okozó baleset a repülőgép fedélzetén, vagy a beszállással vagy kiszállással kapcsolatos műveletek során következett be.

E rendelkezés szerint a fuvarozó a Montreali Egyezmény 21. cikkének (1) bekezdése szerinti kártérítési összeg felső határáig szavatol – amelyet a jelen ügybeli kereseti kérelem nem ér el – a vétkességére tekintet nélkül **[eredeti 5. o.]**, amely során felelősségével szemben már csak a Montreali Egyezmény 20. cikke szerinti károsulti vétkesség kifogásával élhet. A Montreali Egyezmény 17. cikke lényegében megfelel a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló varsói egyezmény (kihirdette: az 1936. évi XXVIII. tv.) 17. cikkének, így az e rendelkezésre vonatkozó ítélkezési gyakorlat továbbra is figyelembe vehető az értelmezés során.

5. Az előzetes döntéshozatalra utalás indokolása:

5.1. A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése szerinti felelősség feltétele „baleset” által okozott személyi kár (halál vagy testi sérülés); a baleseti esemény tehát a kár *conditio sine qua nonja*. A „baleset” fennállása ezért döntő jelentőségű. E fogalmat az egyezmény nem határozza meg. Felvetődik a kérdés, hogy e fogalom magában foglalja-e a „kemény” leszállást, amely azonban (még) az „átlagos működés körébe” tartozik. Ez azt jelenti, hogy a futómű és a tartóelemek terhelése nem haladja meg azon határértékeket, amelyek túllépése esetén – a gyártó előírásai szerint – a repülőgép műszaki vizsgálata válik szükségessé. Az eljáró bírósági tanács szerint ebben az összefüggésben „keménynek” olyan leszállás minősül, amelyet a „puha” leszállás esetével ellentétben nem csillapít teljes mértékben a repülőgép futóműve, és az utas számára egyértelműen érezhető.

5.2. A Bíróság a GN ítéletben (C-532/18, 34. pont) megállapította, hogy a „baleset” fogalma tekintetében annak „szokásos értelmére” kell utalni. A szokásos értelemben vett baleset esetében „egy előre nem látható, az akarattól független, kárt okozó eseményről” („*un évènement involontaire dommageable imprévu*”) van szó. Úgy tűnik, hogy ez a megfogalmazás arra utal, hogy az fontos, hogy az eseményt az **[eredeti 6. o.]** utas előre láthatja-e („*imprevu*”, nem pedig „*imprévisible*”). A Bírósághoz hasonlóan fogalmaz az egyesült államokbeli Supreme Court is. E bíróság szerint a „baleset” „unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger”, azaz kívülről jövő, váratlan vagy szokatlan esemény vagy történés (*Air France kontra Saks* [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Legalábbis e megfogalmazás („vagy”) szerint elegendő, ha az esemény váratlan volt, nem kell még szokatlannak is lennie. Ugyanebbe az irányba mutatnak a német Bundesgerichtshof határozatai is, amelyek (csak) az esemény „hirtelenségét” veszik figyelembe [omissis].

E megfogalmazások adott esetben úgy értelmezhetők, hogy nem a káresemény objektív előre nem látható vagy szokatlan jellege bír jelentőséggel, hanem kizárólag az a tény, hogy kívülről jövő, hirtelen bekövetkező eseményről van szó, amellyel az utas nem számolt (lásd: *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, 14. pont: „It is important to bear in mind that the ‘unintended and unexpected’ quality of the happening in question must mean ‘unintended and unexpected’ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the »accident« and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.”).

E (tág) értelmezés szerint ezért nem beszélhetünk balesetről, ha a kárt a **[eredeti 7. o.]** repülőgép átlagos működése okozta anélkül, hogy hirtelen bekövetkező és az utas számára meglepő eseményre került volna sor. Ez az eset

áll fenn különösen akkor, ha az átlagos kabinnyomás okoz kárt (*Air France kontra Saks*: halláskárosodás; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: trombózis). Ezzel szemben a kisebb vagy közepes turbulenciák is, amelyek önmagukban véve sem nem szokatlanok, sem nem előre nem láthatók, – az általuk okozott károk tekintetében – balesetnek minősülhetnek [omissis]. Ugyanennek kellene a kemény leszállásra is vonatkoznia, amely – akárcsak a jelen esetben – (még) a repülőgép átlagos működési körébe tartozik, ugyanakkor hirtelen és váratlanul következik be, és (a felperes még megvizsgálandó állításai szerint) testi sérülést okoz.

5.3. Ezzel szemben mindenekelőtt a francia ítélkezési gyakorlat az esemény előre nem látható jellegét veszi alapul (Cour de cassation [omissis]: „*évènement extérieur, soudain et imprévisible*”). Ezért nem csupán kívülről jövő („*extérieur*”), hirtelen („*soudain*”), és az utas szempontjából váratlan eseménynek, hanem előre nem látható („*imprévisible*”), azaz objektíve szokatlan eseménynek kell fennállnia. Nincs helye tehát a repülőgép átlagos és előrelátható működési körébe tartozó eseményekből eredő károk megtérítésének (lásd ebben az értelemben: Saugmandsgaard főtanácsnok indítványa [C-532/18, 44. pont], amely mindazonáltal az amerikai és német ítélkezési gyakorlatot is ebben az értelemben értelmezi). **[eredeti 8. o.]**

Hasonló álláspontot képvisel a német jogtudomány is: a működéshez kapcsolódó és elfogadott tipikus események nem alapozhatják meg e felelősséget [omissis]. A kemény leszállás tehát csak akkor minősíthető balesetnek, ha a gyártó által a futómű és a tartóelemek terhelése vonatkozásában megadott határértékek jelentős túllépésére kerül sor [omissis].

Ebben az értelemben állapította meg a District Court for the Southern District of New York [omissis] és a Landgericht Düsseldorf [omissis], hogy a légitársaság nem felelős „rutinleszállás” (District Court), illetve „még átlagos” leszállás (Landgericht) esetén.

5.4. Ez utóbbi megközelítés nyilvánvalóan azon az értékelésen alapul, hogy azok az események, amelyek (még) a repülőgép átlagos működési körébe tartoznak, általában nem okoznak testi sérülést, mégpedig akkor sem, ha hirtelen és váratlanul következnek be. Ez vonatkozik különösen a „kemény” leszállásokra (lásd: *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examines Handbook, Journal of Air Law and Commerce [omissis]: „[...] airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.”). Ha mégis sérülés történik, akkor általában az utas olyan különös hajlama áll fenn, amely a kár további **[eredeti 9. o.]** okaként társul az eseményhez. Ez a hajlam nem tartozik a légitársaság által viselt kockázatok körébe (lásd ebben az értelemben általánosságban: Saugmandsgaard főtanácsnok indítványa [C-532/18, 44. pont]).

6. Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) szerint alapvetően ezt az álláspontot kell előnyben részesíteni. Kétségtelen, hogy ezen álláspont azt

eredményezi, hogy a repülőgép gyártója által megadott határértékek közvetetten meghatározzák a „baleset” fogalmának értelmezését. Ugyanakkor méltányos egyensúlyt teremt az utas és a légitársaság érdekei között, megakadályozza, hogy a felelősség korlátlan legyen (lásd: C-532/18. sz. ügyben hozott ítélet, 37. pont), és ezenfelül éppen a konkrét határértékekhez való kapcsolódás miatt azzal az előnnyel jár, hogy egyszerű. A fent kifejtett okok miatt azonban nem áll fenn *acte clair*. Ezért végső fokon eljáró bíróságként az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) előzetes döntéshozatal iránti kérelmet köteles előterjeszteni.

II. [eljárásjogi információ] [omissis]

[aláírások] [omissis]

MUNKADOKUMENTUM