

# Anonimizált változat

Fordítás

C-687/19 - 1

C-687/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

**A benyújtás napja:**

2019. szeptember 18.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Cour d'appel de Mons (Belgium)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2019. szeptember 5.

**Fellebbező fél, eredetileg alperes:**

Ryanair Ltd

**Ellenérdekű fél, eredetileg felperes:**

PJ

---

[omissis]

[omissis] [eredeti 2. o.]

**A KÖVETKEZŐK ÜGYÉBEN:**

**RYANAIR Ltd** [omissis],

fellebbező

[omissis]

**PJ** [omissis]

ellenérdekű fél

ellen

[omissis] **[eredeti 3. o.]** [omissis] [az eljárás menete]

I. A fellebbezés elfogadhatósága

A fellebbezés [omissis] elfogadható. [omissis]

II. Előzmények és a jogvita jelenlegi tárgya

PJ a RYANAIR [omissis] társaságot [omissis] bíróság elé idézte annak érdekében, hogy ez utóbbit kártérítés címén kötelezzék 60 000 euró tőkekövetelés – fenntartva annak az eljárás folyamán történő emelését vagy csökkentését – és ideiglenesen 2 000 euró megfizetésére, a 2015. február 25-től fizetendő kiegyenlítő kamatokon kívül.

A 2018. január 24-án tartott tárgyaláson benyújtott kérelmében PJ az ügy érdemében történő döntéshozatalt megelőzően kárának megállapítása érdekében orvosszakértő kirendelését kérte.

A RYANAIR [omissis] társaság [omissis] távollétében hozott ítélet ez utóbbit 1 500 euró ideiglenes összegnek PJ részére történő megfizetésére kötelezte és az ezt meghaladó rész tekintetében kirendelte RI szakértőt.

**[omissis] [eredeti 4. o.]**

III. A fellebbezés alapja

III.1. A releváns tények

1. 2015. február 25-én az ellenérdekű fél az FR 2829 számú járáttal utazott Barcelonából Charleroi irányába. Vele volt a kilenc hónapos gyermeke, SH.
2. Amikor a repülőgép a Pireneusok fölött repült, erős turbulenciába került, amely a személyzet két tagjának sérülését okozta: az egyik légiutas-kísérőt a mennyezet felé lökte, a másikat a bokája sérült meg, miután az étkezőkocsi nekiütközött. A repülőgépet átirányították Bordeaux felé a két sérült személy ellátása érdekében.
3. A járat öt óras késéssel szállt le a charleroi-i repülőtéren.
4. Az ellenérdekű fél azt állítja, hogy ezen események nagyon megrázták és poszttraumatikus stressz szindrómában szenved; azt kéri, hogy a fellebbezőt kötelezzék e kár megtérítésére.
5. Az ellenérdekű fél a következő dokumentumokat bocsátja rendelkezésre:

- 2015. augusztus 17-i, TG pszichiáter által aláírt igazolás, amely az ellenérdekű fél előadását írja le, pontosítva, hogy az események óta a hölgy retteg mindenfajta közlekedéstől és újraéli ezeket a fájdalmas pillanatokot, és a következőket állapítja meg: „véleményem szerint e beteg a poszttraumatikus stressz jellegzetes tüneteit mutatja, amely pszichológiai és gyógyszeres kezelést tesz szükségessé;”
- három igazolás [omissis], amely szerint az ellenérdekű fél a vitatott eseményeket követően, 2015. április 28. óta gyógykezelésben részesül;
- 2017. március 20-i, VF által kiállított igazolás, amely szerint az ellenérdekű fél szorongásos postcommotios szindrómában szenved, alvászavarai vannak, 2015. február 25. óta jobb S1 ideggyulladás áll fenn;
- a 2017. február 21-én elvégzett röntgenfelvétel eredménye szerint „L5-S1 jobb hátsó porckorong kiboltosulása, amely a kilépő jobb S1 gyököt komprimálja”.  
[eredeti 5. o.]

### III.2. Értékelés

6. A fellebbező azt állítja, hogy :

- a követelés elévült;
- a jelen esetben - a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-i Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében - baleset és másodlagosan testi sérülés hiányában nincs lehetőség kártérítésre;
- nem bizonyított az okozati összefüggés.

#### III.2.1. Az elévülés

7.-16 [omissis] [eredeti 6. o.] [omissis]

17. Következésképpen a követelés nem évült el [omissis].

#### III.2.2. A baleset fogalma

18.-20. [omissis] [eredeti 7. o.] [omissis]

21. A jelen esetben a benyújtott iratokból megállapítható, hogy a vitatott repülőút során a repülőgép hirtelen erős turbulenciába került, amely a személyzet két tagjának testi sérülését okozta, és a repülőgép átirányítását tette szükségessé.

### III.2.3. A testi sérülés fogalma

22. A kártérítés megállapításához az ellenérdekű félnek azt is bizonyítania kell, hogy e váratlan és hirtelen esemény számára testi sérülést okozott.
23. Az ellenérdekű fél egyszer sem állította, hogy a vitatott repülőút során bekövetkezett turbulencia következtében megsérült, beleértve az eljárást megindító iratot, amelyben azt állította, hogy a történetek nagyon megrázták és az események sokkolták, de fizikai sérülést nem szenvedett. [omissis]
24. [omissis] **[eredeti 8. o.]**
25. A fellebbező azonban azt állítja, hogy a pusztán pszichés sérülések ki vannak zárva a kártérítésből mind a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése – amely testi sérülést említ –, mind a 889/2002/EK rendelet alapján, és a saját általános fuvarozási feltételei alapján, amely a felekre nézve irányadó.
26. A légi fuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet a (4) preambulumbekkezdésében emlékeztet arra, hogy a Montreali Egyezmény korlátlan felelősségi rendszert határoz meg a légi utasok halála vagy sérülése esetére.
27. E rendelet 2. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy az (1) bekezdésben meg nem határozott fogalmak egyenértékűek a Montreali Egyezményben használt fogalmakkal. E rendelet a preambulumban emlékeztet arra, hogy egy biztonságos és korszerű légi közlekedési rendszerben az utasok halála vagy sérülése esetében érvényes korlátlan felelősségi rendszer alkalmazása a helyénvaló.
28. Ugyanezen rendelet 3. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az utasok és poggyászuk tekintetében a közösségi légi fuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza. E rendelet melléklete előírja, hogy utas sérülése vagy halála esetén a felelősségnek nincs összességében kifejezhető határa.
29. A fellebbező általános fuvarozási feltételei szerint az Egyezmény meghatározása szerinti nemzetközi fuvarozás az Egyezmény és a (889/2002 rendelet által módosított) 2027/97 tanácsi rendelet felelősségi szabályainak, valamint a jelen feltételek hatálya alá tartozik, amelyek a 14. cikkének 2. pontjában utalnak arra, hogy „az utas halála, sebesülése vagy egyéb személyi sérülése esetén anyagi felelősségünk nem esik semmilyen határérték korlátozás alá”.
30. A fellebbező nem vitatja, hogy a 2027/97 rendelet nem módosítja a Montreali Egyezmény tartalmát.
31. Sem a Montreali Egyezmény, sem a 889/2002/EK rendelet nem határozza meg a testi sérülés fogalmát. Szokásos értelme szerint a „sérülés” kifejezés jelentése „valamely betegség, baleset (sérülés, zúzódás, égési sérülés) által valamely

szervben előidézett súlyos elváltozás”, a „testi” jelentése pedig a (fizikai) „testre vonatkozó” (lásd: Le Robert illustré, 2012.). [eredeti 9. o.]

32. A fellebbező a következő álláspontot képviseli:

Az ellenérdekű fél állítása szerinti poszttraumatikus stressz nem minősül a Montreali Egyezmény értelmében vett „testi sérülésnek”. A pszichés sérüléseknek a megtéríthető károk közül történő kizárása nem újkeletű. Már a Montreali Egyezmény hatálybalépését megelőzően, a Varsói Egyezmény 17. cikke is nagyon hasonló rendszert írt elő. Az Amerikai Egyesült Államok Legfelsőbb Bírósága elvi jelentőségű ítéletet hozott a Floyd ügyben (US Supreme Court, *Eastern Airlines, Inc. kontra Floyd*, 1991. április 17., 499 US 530 (1991), megállapítva, hogy: *még ha egyet is érthetnénk azzal kapcsolatban, hogy politikai célként kívánatos lenne a pusztán pszichés sérülés esetén kártérítés megállapítása, kézzelfogható bizonyíték hiányában nem lehet megállapítani, hogy ez volt az aláíró felek szándéka volt a 17. cikk tekintetében. Amint az megvitatásra került, a 17. cikknek sem a fogalmai, sem az előkészítő munkálatai, sem a későbbi értelmezései nem igazolnak egyértelműen ilyen szándékot.*

A Montreali Egyezmény előkészítő munkálatai azt mutatják, hogy egyes skandináv országok megkísérelték a személyi sérülések mellé beemelni a mentális sérüléseket is (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Montreal 1999. május 10-28., 1. kötet, *Minutes*, 67. o.).

Mindazonáltal teljes mértékben szándékosan, ezt a megoldást az egyezmény munkálatainak lezárásakor nem fogadták el, és úgy döntöttek, hogy csak a testi sérülés esetkörét tartják meg.

A mentális sérülésnek a Montreali Egyezményből történő e kizárását ezenkívül megerősíti a [külföldi légi jármű által] harmadik félnek a földön okozott kárról szóló 1952-es római egyezményt felülvizsgáló bizottság döntése, amennyiben a légi jármű által harmadik félnek okozott károk megtérítéséről szóló, 2009. május 2-i egyezmény (Belgium nem ratifikálta) a 3. cikkének (3) bekezdésében előírja, hogy *a halál, testi sérülés vagy pszichés sérülés miatt bekövetkező kárt meg kell téríteni. A pszichés sérülés miatt bekövetkező kárt csak abban az esetben kell megtéríteni, ha azt vagy testi sérülésből, vagy közvetlen életveszélyből vagy azonnali bekövetkezéssel fenyegető testi sérülésből eredő, felismerhető pszichiátriai betegség okozza.*

Az egyetlen olyan légiközlekedést érintő jogi aktusról van szó, amely a károsultak bizonyos csoportjai számára, pontosan körülhatárolt esetekben lehetővé teszi az őket ért pszichés károk megtérítésére történő hivatkozást. [eredeti 10. o.]

A nemzetközi jogalkotó döntése nem a véletlennek köszönhető, hanem azon szándékából ered, hogy egyforma, észszerű és kiegyensúlyozott kompromisszumot biztosítson egyrészt az utasok érdekeinek védelme és

másrészről a légi közlekedés, mint a személyek és áruk szabad mozgását társadalmi és kereskedelmi szempontból lehetővé tevő tevékenység között.

Minden egyéb megoldás annak nyitna utat, hogy bármelyik utas indokolatlan kártérítési kérelmet terjeszt elő és azt állítaná, hogy valamely közlekedési eszköz igénybevétele következtében – bármilyen jellegű - pszichológiai kellemetlenséget élt át.

33. Az ellenérdekű fél a következő álláspontot képviseli:

A *Floyd* ügyben az Amerikai Egyesült Államok Legfelsőbb Bírósága a vizsgálatát a tisztán mentális sérülés kérdésre korlátozta, és mellőzte a mentális sérülést kísérő fizikai sérülés kérdését vagy a fizikai sérülést követően megjelenő mentális sérülés kérdését.

Egyébiránt a *Floyd* ügyet követően a *Weaver kontra Delta Airlines* ügyben a felperes arról számolt be, hogy a kényszerleszállás során megrémült, és poszttraumatikus stressz szindrómát diagnosztizáltak nála; azzal érvelt, hogy az újabb orvosi eredmények szerint a szélsőséges stressz az agy fizikai károsodását eredményezi, tehát az agyban a hippocampus részeinek pusztulását vagy sorvadását, és a Bíróság ezt elfogadta és e körülményeket elegendőnek ítélte (US District Court for the District of Montana (az Amerikai Egyesült Államok montanai kerületi szövetségi bírósága, Egyesült Államok), *Weaver kontra Delta Airlines, Inc.*, 56 F.Supp. 2d 1190 (D.Mont.1999), 1999. június 3.).

Fel lehet vetni a fizikai sérülés és a mentális sérülés közötti határvonal kérdését.

A *Floyd* ügyet követően a Montreali Egyezmény kidolgozása során az amerikai, valamint a svéd és norvég képviselők a mentális sérülés fogalmát is be akarták emelni a szövegbe, mindazonáltal a többi ország nagyszámú képviselőjének ellenállásával szembesültek, akik számára ez nem volt szükséges, mivel a pszichológiai sérülés fogalmát a „testi sérülés” kifejezés már magában foglalta; ezt a Montreali Egyezmény előkészítésében részt vevő francia képviselő megerősítette, aki utalt arra, hogy a „testi sérülés” kifejezés mind a mentális, mind a fizikai sérülésre is vonatkozott (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, (convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), Montreal (1999. május 10-28.), *jegyzőkönyv*, Doc. 9775- DC/2, 68. o., 36. pont (2001).

Az általános fuvarozási feltételekkel kapcsolatos kétely esetén a belga Code civil (polgári törvénykönyv) 1162. cikkét kell alkalmazni. **[eredeti 11. o.]**

34. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 267. cikke értelmében az Európai Unió Bírósága a Szerződések értelmezése és az uniós intézmények, szervek vagy hivatalok jogi aktusainak érvényessége és értelmezése kérdésében hatáskörrel rendelkezik előzetes döntés meghozatalára.

Mivel az Európai Unió jogának értelmezése az Európai Unió Bíróságának hatáskörébe tartozik, az ügy érdemében történő határozathozatalt megelőzően a jelen ítélet rendelkező részében megfogalmazott kérdést kell előzetes döntéshozatal céljából a Bíróság elé terjeszteni.

**A fenti indokok alapján,**

[omissis]

Az érdemi döntéshozatalt megelőzően előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

*A légi fuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének (2) bekezdését, és következésképpen a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-i Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy ezekkel ellentétes, hogy egy poszttraumatikus stresszhez hasonló pszichés sérülés kártérítés tárgyát képezhesse e rendelkezések alapján?*

[aláírások]

[omissis] [eredeti 12. o.] [omissis]

MUNKADOKUMENTUM