

C-589/20. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2020. november 10.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Korneuburg (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. szeptember 15.

Felperes és fellebbező:

JR

Alperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél:

Austrian Airlines AG

OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG

Landesgericht Korneuburg

[omissis]

A fellebbviteli bíróságként eljáró Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) a JR [omissis] felperes által az **Austrian Airlines AG**, [omissis] bécsi repülőtér, [omissis] alperessel szemben 4675 euró és járulékai iránt indított ügyben a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) 2020. március 15-i ítélete [omissis] ellen a felperes által benyújtott fellebbezés tekintetében tartott zárt ülésén a következő

végzést

hozta:

I. A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján **előzetes döntéshozatal céljából** a következő **kérdéseket** terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

Úgy kell-e értelmezni az Európa Közösség által 1999. december 9-én aláírt és a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal az Európai Közösség nevében jóváhagyott, Montrealban 1999. május 28-án megkötött, a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény (kihirdette:

2005. évi VII. törvény) 17. cikkének (1) bekezdését, **hogy az e rendelkezés értelmében vett [eredeti 2. o.] „baleset” fogalom kiterjed az olyan tényállásra, amelynek esetében az utas a repülőgépből történő kiszállás során a kiszálláshoz használt mobil lépcső utolsó harmadán – megállapítható ok nélkül – elesik, és ennek során megsérül, mindamellettt a sérülést nem a Bíróság 2019. december 19-i ítélete (C-532/18) értelmében vett, az utasok kiszolgálására használt tárgy okozta, a lépcső nem volt hibás, és különösen nem volt csúszós sem?**

2. Úgy kell-e értelmezni az Európa Közösség által 1999. december 9-én aláírt és a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal az Európai Közösség nevében jóváhagyott, Montrealban 1999. május 28-án megkötött, a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény 20. cikkét, **hogy a légifuvarozó esetleges felelőssége teljes egészében megszűnik, ha az 1. pontban ismertetetthez hasonló körülmények állnak fenn, és az utas az elesés időpontjában nem kapaszkodott a lépcső korlátjába?**

II. [omissis] [felfüggesztés]

Indokolás

A felperes légi szállításról szóló szerződést kötött az alperessel. 2019. május 30-án AK férjével és a két éves fiával [omissis] Szalonikiból Bécsbe utazott. A járatot az alperes üzemeltette. **[eredeti 3. o.]**

A felperes a kiszállás során várakozott a családjával, és engedte, hogy először a többi utas szálljon le. A felperes a repülőgépet utolsóként elhagyó utasok között volt. A repülőgép hátsó részén, valamint az elején egy-egy mobil lépcsőt bocsátottak rendelkezésre a kiszálláshoz. A felperes és a családja a repülőgép elején található lépcsőt használta a kiszálláshoz. Előttük körülbelül hatvan utas használta a lépcsőt a kiszálláshoz. E hatvan személy közül senki sem csúszott el vagy tett panaszt amiatt, hogy csúszós részek találhatók a lépcsőn.

A repülőgép elején található lépcső fémből készült, és nem volt lefedve. A lépcső felülete barázdált fémlemez volt, és az elég széles volt ahhoz, hogy két személy egyidejűleg egymás mellett közlekedjen rajta. A lépcső mindkét oldalán korlát volt. A lépcső kifogástalan állapotban volt, és nem volt hibás vagy sérült. A lépcső felülete a korábbi eső miatt nedves volt, de nem csúszós. A kiszállás időpontjában nem esett az eső. A lépcső felülete nem volt sem olajos, sem ragadós, sem pedig bármilyen módon nagy felületen szennyezett. Csupán az utolsó három lépcsőfokon volt néhány ismeretlen állagú, pontszerű szennyeződés. Nem volt megállapítható, hogy rágógumi ragadt volna a lépcső felületére, és az sem, hogy a kisebb szennyeződések csúszósak lettek volna. A lépcső bordázott felülete rendkívüli csúszásmentességet biztosít. A Bécs-Schwechat repülőtéren mindig használnak ilyen lépcsőket. Fedett lépcsők a Bécs-Schwechat repülőtéren nem állnak rendelkezésre. Tanúsított és a TÜV által vizsgált eszközről van szó. **[eredeti 4. o.]**

A kiszálláskor AK ment előre, és ennek során mindkét kezében kerekés kézipoggyászt tartott. A felperes a jobb kezében a kezításkáját tartotta, a fiát pedig a bal karjára vette. AK a lépcső alsó harmadán majdnem elesett, ezt azonban meg tudta akadályozni. A felperes észlelte ezen eseményt, ezt követően azonban ugyanazon helyen, ahol a férje majdnem elesett, ő maga elesett, és a bal alkarját beütötte a lépcső élébe. A korlátot sem AK, sem a felperes nem használta. A felperes az esés során csonttörést szenvedett a bal alkarján, és vérömleny keletkezett a fenekén. Nem volt megállapítható, hogy miért esett el a felperes.

A **felperes** 4675 euró 2019. augusztus 10-től számított 4%-os kamattal növelt összegének megfizetését kéri, és indokolásként lényegében arra hivatkozik, hogy a lépcső olyan síkos volt, hogy korábban már a férje is megcsúszott, és néhány lépcsőfokot leesett, azonban nem sérült meg. A felperes észlelte ezt az eseményt, és ezért a két éves fiát a karjára vette annak érdekében, hogy az ne csússzon el. Ezt követően nagyon óvatosan ment le a lépcsőn. Ennek ellenére ugyanazon magasságban, illetve ugyanazon lépcsőfoknál, ahol korábban már a férje is megcsúszott, a felperes elcsúszott. Következésképpen az alperes által rendelkezésre bocsátott lépcső semmiképpen nem felelt meg alperesnek az utasok és a szükséges közlekedésbiztonság védelmére irányuló szerződéses kötelezettségeinek, mivel különös elővigyázatosság ellenére megtörtént a szóban forgó elcsúszás. Az alperes a szemerkélő eső miatt nedves időjárás ellenére fedetlen lépcsőt bocsátott rendelkezésre, amely **[eredeti 5. o.]** a nedvesség miatt a csúszás fokozott veszélyét rejtette magában. Ezenkívül az a lépcsőfok, amelyen a felperes elcsúszott, olajos/ragadós is volt. A légi szállításról szóló szerződés megkötése során az utasok biztonságának biztosítására és testi épségének megőrzésére vonatkozó járulékos szerződéses kötelezettség keletkezik a közlekedési eszköz üzemeltetője számára. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a szóban forgó védelmi és gondossági kötelezettség arra is vonatkozik, hogy a közlekedési eszközökhöz kapcsolódó feljárókat vagy lejárókat olyan állapotban tartsák, amely lehetővé teszi az utasok általi biztonságos használatot. Az alperes nem tett eleget e kötelezettségeknek. A repülőgépből a szabadba történő kiszállásra vonatkozó szokásos követelményeknek az felel meg, hogy fedett lépcsőket bocsátanak rendelkezésre a kiszálláshoz, és hogy e lépcsők semmiképpen sincsenek ragadós/csúszós állapotban. Az alperes ennél fogva bármely lehetséges jogalapon felelősséggel tartozik a keletkezett kárért, és az (osztrák) Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban: ABGB) 1298. §-a alapján az alperesnek bizonyítania kell a felróhatóság állítólagos hiányát. A felperes 3500 euró összegű méltányos nem vagyoni kártérítést, valamint az összesen 75 órányi háztartási segítségnyújtás óránként 15 euró, azaz összesen 1125 euró összegű költségének és 50 euró költség megtérítését kéri.

Az **alperes** vitatja a kereseti kérelmet, és a kereset elutasítását kéri, összefoglalva arra hivatkozik, hogy a lépcsők felülete lyukacsos, illetve barázdált, aminek következtében az esetleges víz gyorsan el tud folyni, és a lépcső felületének szárazsága szinte azonnal biztosítható. Ilyen lépcsők használatával csökkentik a csúszásveszélyt. A lépcsők és azok felülete kifogástalan **[eredeti 6. o.]** műszaki

állapotban volt, és nem volt síkos sem. Sem a szerződéses védelmi vagy gondossági kötelezettségek megsértése, sem a jogellenes károkozásért való felelősség nem róható az alperes terhére. Az alperes – és a bécsi repülőtér – vétkesen vagy jogellenesen sem járt el. A felperestől mindenképpen elvárható lett volna – különösen, amikor már észlelte, hogy a férje majdnem elesett –, hogy használja a lépcső korlátját. Nem zárható ki, hogy az elesés többek között éppen amiatt történt, hogy a fiát a karjában vagy a karján tartotta. Az alperes nem sértette meg a járulékos szerződéses kötelezettségeit sem. A lépcső biztonságos használata lehetséges volt a felperes számára. A felperes orvosi utasítás és tanács ellenére lemondott egy közeli kórházban történő azonnali további kezeléstről. Ehelyett visszautazott Linzbe, ahol valószínűleg csak 2019. május 30-án késő este vett igénybe kezelést. Nem zárható ki, hogy a felperes sérülései a késedelmes kezelés miatt súlyosbodtak, vagy hogy e késedelmes kezelés okozta a sérülések hivatkozott mértékű súlyosságát. A felperes ezáltal megsértette az őt terhelő kárenyhítési kötelezettséget.

Az első fokon eljáró Bezirksgericht Schwechat (schwechati körzeti bíróság) a megtámadott **ítélettel** teljes egészében elutasította a kereseti kérelmet. A fent ismertetett megállapított tényállás alapján e bíróság jogi szempontból megállapította, hogy az ABGB 1295. §-ának (1) bekezdése szerint a jogellenesség szerződéses vagy szerződésen kívüli kötelezettség megsértéséből következhet. A szerződéses kötelezettségek megállapítása szempontjából a **[eredeti 7. o.]** konkrét megállapodás bír jelentőséggel. Mind a főszolgáltatással, mind pedig a járulékos szolgáltatással kapcsolatos kötelezettségek (védelem, gondosság, tájékoztatás) megsértése jogellenesnek minősül. A légi szállításról szóló szerződés megkötésével az utasok biztonságának biztosítására vonatkozó szerződéses kötelezettség keletkezik az üzemeltető légitársaság számára. E járulékos szerződéses kötelezettség kiterjed a repülőgépre történő biztonságos beszállás és az onnan történő biztonságos kiszállás biztosítására is. Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a közlekedésbiztonsági kötelezettségeket nem lehet olyan mértékben kiterjeszteni, hogy a gyakorlatban a törvény által elő nem írt és vétkességtől független felelősség keletkezzen. A közlekedésbiztonság biztosítására kötelezett személynek ennél fogva csak olyan intézkedéseket kell megtennie, amelyek az általánosan elfogadott szempontok szerint elvárhatók tőle. A rendkívül csúszásmentes felülettel mindenképpen megfelelően gondoskodnak arról, hogy ne következzen be a közlekedés résztvevőinek sérülése. Nem követelhető meg fedett lépcső biztosítása. Az alperes ennél fogva nem sértett meg közlekedésbiztonsági kötelezettséget. Ettől eltekintve minden gyalogostól megkövetelhető, hogy a lába elé nézzen. Miután a felperes az esése előtt észlelte, hogy a férje azon a helyen majdnem elesett, nyilvánvalóan nem tett intézkedéseket a saját esése megakadályozása érdekében. Elvárható lett volna tőle, hogy megálljon, és használja a korlátot. Lehetőség lett volna arra is, hogy igénybe vegye a férje segítségét. A korlát használatának annak ellenére történő elmulasztása, hogy felismerhető volt a veszély, nyomós önhibának minősül. **[eredeti 8. o.]**

Ezen ítélet ellen a felperes **fellebbezést** nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz azzal a kérelemmel, hogy a megtámadott ítéletet úgy változtassák meg, hogy a kereseti kérelemnek teljes körűen helyt adnak. A fellebbező lényegében azzal érvel, hogy az alperes felelőssége már abból következik, hogy nem használt fedett lépcsőket. Az alperes a kimentés tekintetében nem teljesítette az őt terhelő bizonyítási kötelezettséget. A felperesnek azzal sem kellett számolnia, hogy a lépcső olyan csúszós, hogy a rendkívül óvatos közlekedés ellenére elesik. Ennélfogva a közrehatás megállapítása sem indokolt.

Az alperes a **fellebbezési ellenkérelmében** ezzel szemben lényegében arra hivatkozik, hogy az alperestől nem követelhető meg fedett lépcső biztosítása. Az alperes a fedetlen lépcső használatával nem sértett meg közlekedésbiztonsági kötelezettséget. A közlekedésbiztonsági kötelezettségeket nem lehet kiterjeszteni, hanem ezeket észszerű mértékre kell korlátozni.

A felperes követeléseiről való döntéshozatalra másod- és egyben végső fokon a **fellebbviteli bíróságként** eljáró kérdést előterjesztő bíróság rendelkezik hatáskörrel.

[eljárásjogi vonatkozások] [omissis] **[eredeti 9. o.]** [omissis]

[omissis]

Az **előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekkel** kapcsolatban először arra kell utalni, hogy elkerülte az elsőfokú bíróság és a jelen ügyben részt vevő felek figyelmét, hogy az alperes felelősségét a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény (Montreali Egyezmény) alapján kell megítélni. Ezen egyezmény alkalmazhatósága abból következik, hogy a járat indulási és **[eredeti 10. o.]** érkezési helye különböző szerződő államokban volt (Görögország, Ausztria), így a Montreali Egyezmény 1. cikke értelmében vett nemzetközi légi szállításról van szó.

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, ennélfogva az Európai Unió Bírósága hatáskörrel rendelkezik arra, hogy előzetes döntéshozatal keretében értelmezze azt (a Bíróság C-6/14. sz. ügyben hozott ítélete, 33. pont [omissis]).

Az első kérdésről:

A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése szerint 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 felelősségnek a Montreali Egyezmény 21. cikkének (1) bekezdése szerinti felső határáig felel – amelyet a jelen ügybeli

kereseti kérelem nem ér el – a vétkességére tekintet nélkül, minek során a felelősségével szemben már csak a Montreali Egyezmény 20. cikke szerinti károsulti közrehatás kifogásával élhet.

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*. Az egyezmény szövege szerint tehát a „baleset” fennállása bír döntő jelentőséggel. Sem a Montreali Egyezmény, sem a korábbi Varsói Egyezmény nem tartalmazza e fogalom meghatározását. A Varsói Egyezménnyel kapcsolatban kialakított [eredeti 11. o.] ítélkezési gyakorlat szerint e tekintetben olyan külső hatáson alapuló váratlan eseményről van szó, amely az utas halálát vagy sérülését okozza. Az érintett önmaga számára váratlanul kárt szenved [omissis].

A jelen ügyben a felperes testi sérülést szenvedett, mivel a kiszállás során a kiszálláshoz használt mobil lépcső alsó harmadán – a lépcső kifogástalan állapota mellett – meg nem állapítható okból elesett. Kérdéses, hogy ezen esemény a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „baleset” fogalom alá vonható-e.

A Bíróság a C-532/18. sz. ügyben 2019. december 19-én hozott ítéletében kifejti:

Mivel a „baleset” fogalmát a Montreali Egyezmény egyáltalán nem határozza meg, e fogalomnak az azon összefüggésben szokásos értelmére kell utalni, amelybe az illeszkedik, ezen egyezmény tárgyára és az általa követett célkitűzésre figyelemmel.

A „baleset” fogalmát a szokásos értelemben úgy kell érteni, hogy az egy előre nem látható, az akarattól független, kárt okozó esemény.

A fuvarozó felelősségének azon feltétel alá rendelése, miszerint a kár a légi közlekedésre jellemző kockázat megvalósulása miatt, vagy annak okán következzen be, hogy kapcsolat áll fenn a „baleset” és a légi jármű üzemeltetése vagy mozgása között, nem egyeztethető össze sem a „balesetnek” a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése szerinti fogalma szokásos jelentésével, sem pedig az ezen egyezmény által követett célkitűzésekkel. A légifuvarozókra háruló kártérítési kötelezettség kizárólag azon balesetekre történő korlátozása, amelyek a légi közlekedésre jellemző kockázathoz kapcsolódnak, [eredeti 12. o.] nem szükséges ahhoz, hogy el lehessen kerülni a légifuvarozók túlzottan súlyos kártérítésre történő kötelezését. E fuvarozók ugyanis kizárhatják vagy korlátozhatják felelősségüket (34., 35., 41. és 42. pont). Összességében a Bíróság ebben az ítéletben tehát arra a következtetésre jutott, hogy az e rendelkezés (a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése) értelmében vett „baleset” fogalom kiterjed a repülőgép fedélzetén bekövetkező minden olyan tényállásra, amelyben valamely, az utasok kiszolgálására használt tárgy az utas testi sérülését okozta, anélkül hogy meg kellene állapítani, hogy a tényállás a légi közlekedésre jellemző kockázat miatt következett-e be.

A Montreali Egyezmény fent ismertetett 17. cikkének (1) bekezdése szerint ennek tehát olyan tényállásokra is vonatkoznia kell, amelyek – mint a jelen ügyben – a repülőgépre való beszállás, illetve a repülőgépből való kiszállás során következtek be.

A jelen tényállás azonban annyiban különbözik a C-532/18. sz. ítélet alapjául szolgáló tényállástól, hogy a jelen ügyben a felperes esését és ezáltal sérülését nem valamely, az utasok kiszolgálására használt tárgy okozta, és a felelősség alperesnek történő betudásának semmilyen egyéb oka – különösen a lépcső hibás állapota vagy a gondossági vagy közlekedésbiztonsági kötelezettségek megsértése – nem állt fenn.

A második kérdésről:

A Montreali Egyezmény 20. cikke úgy rendelkezik, hogy a fuvarozó teljes mértékben vagy részben mentesül az utassal szembeni felelőssége alól, amennyiben bebizonyítja, hogy az utas gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása okozta a kárt, vagy ahhoz hozzájárult. **[eredeti 13. o.]**

A jelen ügyben a felperes – annak ellenére, hogy észlelte, hogy a férje majdnem elesett – elmulasztotta a rendelkezésre álló korlátban való kapaszkodást. Ennélfogva a felperesnek nem volt lehetősége az esés megakadályozására. Következésképpen a felperes ezáltal maga is legalább hozzájárult ahhoz, hogy elesett. Tekintettel arra, hogy a lépcső kifogástalan állapotban volt – tehát nem volt sérült vagy hibás, és csúszós sem volt – és a felperes sérüléseit nem valamely, az utasok kiszolgálására használt tárgy okozta, és ennélfogva (eltekintve attól, hogy az esés a repülőgépből történő kiszállás során következett be) nem álltak fenn a felelősség alperesnek történő betudásának okai, illetve ezek a felperes közrehatásával szemben csak alárendelt szerepet játszottak, felmerül továbbá a kérdés, hogy a felperes közrehatása a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján olyan módon háttérbe szorítja-e a gondossági és közlekedésbiztonsági kötelezettségeket meg nem sértő alperes esetleges felelősségét, hogy a felelősség megszűnik.

Mivel e kérdéseket az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata – amennyire a kérdést előterjesztő bíróság számára megállapítható – még nem tisztázta véglegesen, az említett kérdéseket előzetes döntéshozatal céljából a Bíróság elé kellett terjeszteni.

[omissis]