HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2019. szeptember 26.[1]

C-532/18. sz. ügy

GN (törvényes képviselője: HM)
kontra
ZU mint a Niki Luftfahrt GmbH felszámolója

(az Oberster Gerichtshof [legfelsőbb bíróság, Ausztria] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – Montreali Egyezmény –A 17. cikk (1) bekezdése – A légi fuvarozók utasokkal szemben fennálló felelőssége – A »baleset« fogalma – Forró ital levegőben lévő repülőgép fedélzetén bekövetkezett kiömlése miatt az utas által elszenvedett testi sérülés”

I. Bevezetés

1. Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény[2] (a továbbiakban: Montreali Egyezmény) 17. cikke (1) bekezdésének értelmezésére vonatkozik, amely rendelkezés meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely repülőjárat során testi sérülést szenvedett utas felelőssé teheti az e járatot üzemeltető légi fuvarozót.

2. E kérelem egy, az apja által képviselt kiskorú utas és egy légitársaság felszámolóbiztosa között folyamatban lévő jogvita keretébe illeszkedik. Az alapeljárás felperese kártérítést kér azon égési sérülések miatt, amelyeket egy pohár forró ital tisztázatlan okból történő kiömlése okozott az említett társaság által üzemeltetett, nemzetközi járat során.

3. A Bíróságot első alkalommal kérik a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „baleset” fogalmának körülhatárolására, különös tekintettel egyes nemzeti bíróságok által már elfogadott alkalmazási feltételekre. A Bírósághoz lényegében azzal kapcsolatban intéznek kérdést, hogy szükséges-e, hogy egy repülőgép fedélzetén bekövetkezett esemény ne csupán hirtelen vagy szokatlan legyen, és az érintett utast kívülről érő hatásból eredjen, hanem a légi közlekedésben rejlő vagy e közlekedéssel összefüggő veszély eredményezze azt. A jelen indítványban kifejtett okokból úgy vélem, hogy e feltételek közül csak az elsőknek kell teljesülniük, az utóbbiaknak nem.

1 Eredeti nyelv: francia.

2 Az 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt, és annak 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 egyezmény (kihirdette a 2005. évi VII. törvény, a továbbiakban: Montreali Egyezmény) Az egyezmény az Európai Unió tekintetében 2004. június 28-án lépett hatályba.

II. Jogi háttér

A. A Montreali Egyezmény

4. A Montreali Egyezmény preambulumának harmadik bekezdése kifejti különösen azt, hogy az ezen egyezményben részes államok „felismer[ik], hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének a biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre”. Az ötödik bekezdése továbbá kimondja, hogy „az érdekek méltányos egyeztetésének [helyesen: egyensúlyának] megteremtésére az Államoknak a nemzetközi légifuvarozást szabályozó egyes jogszabályok további harmonizálására és a jogszabályalkotás érdekében közösen, egy új Egyezmény keretében tett lépései jelentik a legmegfelelőbb eszközt”.

5. A Montreali Egyezménynek „Az utasok halála és sérülése – a poggyászban bekövetkezett kár” címet viselő 17. cikke az (1) bekezdésében előírja, hogy „[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”.

6. Ezen Egyezmény „Mentesítés” címet viselő 20. cikke értelmében „[a]mennyiben a fuvarozó bebizonyítja, hogy a kártérítést követelő személy, vagy az a személy, akitől a kártérítést követelő személy jogai származnak, gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása okozta a kárt, vagy ahhoz hozzájárult, a fuvarozó teljes mértékben vagy részben mentesül az igénylővel szembeni felelőssége alól, amennyiben ilyen jellegű gondatlanság, jogtalan magatartás vagy mulasztás okozta a kárt vagy ahhoz hozzájárult. Ha egy utas halála vagy sérülése esetén nem az utas követel kártérítést, a fuvarozó szintén teljesen vagy részben mentesül felelőssége alól, amennyiben bebizonyítja, hogy a kárt a szóban forgó utas gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása okozta, vagy ahhoz hozzájárult. Ez a cikk minden, az ebben az egyezményben szereplő, felelősségre vonatkozó rendelkezésre kiterjed, beleértve a 21. cikk (1) bekezdését is”.

7. Az említett Egyezménynek „Az utasok halála vagy sérülése esetén fizetendő kártérítés” címet viselő 21. cikke a következőképpen szól:

„(1) Amennyiben a 17. cikk (1) bekezdése alapján keletkező kár utasonként nem haladja meg a 100 000 különleges lehívási jogot, a fuvarozó nem zárhatja ki és nem korlátozhatja felelősségét.

(2) A fuvarozó nem felelős a 17. cikk (1) bekezdése alapján keletkező károkért, amennyiben azok utasonként meghaladják a 100 000 különleges lehívási jogot és a fuvarozó bebizonyítja, hogy:

a) a kár nem a fuvarozó, alkalmazottai vagy képviselői gondatlanságából, egyéb jogtalan magatartásából vagy mulasztásából ered; vagy

b) a kár kizárólag egy harmadik személy gondatlanságából, egyéb jogtalan magatartásából vagy mulasztásából ered.”

8. Ugyanezen Egyezménynek „A követelések alapja” címet viselő 29. cikke előírja, hogy „[u]tasok, poggyász és teherszállítmány [helyes fordítás: áruk] szállítása esetén – bármilyen jogalapú – kártérítési per kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség [helyes fordítás: és a felelősség egyezményben előírt] korlátozására figyelemmel kezdeményezhető, függetlenül attól, hogy arra az ezen egyezmény vagy egy szerződés alapján, szerződésen kívül károkozás alapján, vagy egyéb módon kerül sor, valamint annak a sérelme nélkül, hogy kinek van joga pert indítani, és az milyen vonatkozó jogokkal rendelkezik. Bármely ilyen per esetén a büntető, példás vagy egyéb nem kártalanító kártérítés [helyes fordítás: egyéb, az eredeti állapot helyreállításán túlmenő kártérítés] nem behajtható”.

B. Az uniós jog

9. A légifuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet[3] módosításáról szóló 889/2002/EK rendelet[4] (5)–(7) és (10) preambulumbekezdése a következőket mondja ki:

„(5) A Közösség aláírta a Montreali Egyezményt, jelezve, hogy szándékában áll annak ratifikálásával az egyezmény szerződő felévé válni.

(6) Módosítani kell a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendeletet a Montreali Egyezmény rendelkezéseivel való összehangolása érdekében, így egységes felelősségrendszert létrehozva a nemzetközi légi közlekedés területén.

(7) E rendelet és a Montreali Egyezmény megerősíti az utasok és az általuk eltartott személyek védelmét, és nem értelmezhető úgy, hogy gyengíti a védelmüket az e rendelet elfogadásának napján hatályban lévő jogszabályokhoz képest.

[…]

(10) Egy biztonságos és korszerű légiközlekedési rendszerben az utasok halála vagy sérülése esetében érvényes korlátlan felelősségi rendszer alkalmazása a helyénvaló.”

10. A 2027/97 rendeletnek a 889/2002 rendelettel módosított (a továbbiakban: 2027/97 rendelet) 1. cikke értelmében „[e]z a rendelet a Montreali Egyezménynek az utasok és poggyászuk légi szállítására vonatkozó lényeges [helyesen: releváns] rendelkezéseit hajtja végre, és egyes kiegészítő rendelkezéseket állapít meg. E rendelkezéseknek az alkalmazását kiterjeszti az egyetlen tagállamon belüli légi fuvarozásra is”.

11. A 2027/97 rendelet 2. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy „[a]z e rendeletben szereplő, az (1) bekezdésben meg nem határozott fogalmak egyenértékűek a Montreali Egyezményben használt fogalmakkal.”

12. E rendelet 3. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy [a]z utasok és poggyászuk tekintetében a közösségi légi fuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.

III. Az alapeljárás, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés és a Bíróság előtti eljárás

13. 2015 augusztusában az alapeljárás akkor 6 éves felperese a családjával együtt az osztrák jog szerint alapított Niki Luftfahrt GmbH légitársaság által üzemeltetett repülőgéppel Spanyolországból Ausztriába repült.

14. A gyermek az apja mellett ült, aki a repülőút során a légiutas-kísérőtől egy tető nélküli, forró kávét tartalmazó papírpoharat kapott, és azt az előtte elhelyezkedő lehajtható tálcára helyezte. Ezt követően a pohár megcsúszott és annak tartalma a gyermekre ömlött, aki a testének egy részén másodfokú égési sérüléseket szenvedett. Nem lehetett megállapítani, hogy a kávéspohár a lehajtható tálca hibája vagy a repülőgép remegése miatt borult fel.

3 1997. október 9-i tanácsi rendelet (HL 1997. L 285., 1. o.).

4 2002. május 13-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2002. L 140., 2. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.).

15. Az apa mint törvényes képviselő által képviselt felperes keresetet indított a Niki Luftfahrt légitársaságnak az említett járat során bekövetkezett balesettel okozott kár – 8500 euró, annak kamatai és a költségek – megtérítésére történő kötelezése iránt a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján.

16. A már felszámolási eljárás alatt álló légitársaság felszámolója cáfolta a felelősség fennállását, arra hivatkozással, hogy nem történt baleset e rendelkezés értelmében, mivel nem „hirtelen és váratlan esemény” vezetett a kávéspohár felborulásához. Mindenesetre nem „légi közlekedésben rejlő veszély”, vagyis az e közlekedésre jellemző veszély valósult meg, holott e feltételnek is teljesülnie kellene.

17. 2015. december 15-i határozatával a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) helyt adott az alapeljárás felperese keresetének. E bíróság úgy ítélte meg, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének értelmében vett „baleset” következett be a jelen ügy körülményei között, mivel a kávéspohár felborulása „szokatlan, kívülről bekövetkező eseményből” eredt. Ezenkívül megállapította, hogy a „légi közlekedésben rejlő veszély” valósult meg, tekintettel arra, hogy a repülőgép az üzemeltetése keretében különböző mértékű lejtéseknek van kitéve, amelyek ahhoz vezethetnek, hogy a vízszintes felületen elhelyezett tárgyak a repülőgépen csúszni kezdenek, anélkül hogy ehhez rendkívüli repülési manőverre lenne szükség. Végül megállapította, hogy az alperes légi fuvarozó vétkessége nem áll fenn, azzal az indokkal, hogy a forró italok pohártető nélküli felszolgálása általánosan megszokott és társadalmilag megfelelő gyakorlat.

18. 2016. augusztus 30-i ítéletével az Oberlandesgericht Wien (bécsi regionális felsőbíróság, Ausztria) megváltoztatta az első fokon hozott határozatot, miután úgy ítélte meg, hogy a légi fuvarozó felelőssége ki van zárva, mivel a Montreali Egyezmény 17. cikke kizárólag a „légi közlekedésben rejlő veszély” által okozott balesetekre terjed ki, és a jelen esetben az alapeljárás felperese ezt nem tudta bizonyítani.

19. Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) a hozzá benyújtott felülvizsgálati kérelem tárgyában eljárva, a Bíróság Hivatalához 2018. augusztus 14-én érkezett 2018. június 26-i határozatával úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„A [Montreali] Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének értelmében vett, a fuvarozó felelősségét megalapozó »balesetről« van-e szó, ha a levegőben lévő repülőgépen az elülső ülés lehajtható tálcájára helyezett, forró kávét tartalmazó pohár tisztázatlan okból megcsúszik és felborul, amitől a légi utas égési sérüléseket szenved?”

20. Az alapeljárásban részt vevő alperes, a lengyel kormány, valamint az Európai Bizottság nyújtott be írásbeli észrevételeket. A 2019. június 19-i tárgyaláson a francia kormány és a Bizottság szóbeli észrevételeket terjesztett elő.

IV. Elemzés

A. Előzetes észrevételek

21. Először is megjegyzem, hogy a kérdést előterjesztő bíróság utal arra, hogy a Montreali Egyezmény alkalmazandó az alapeljárás körülményei között, ugyanis a járat, amelynek során a vitatott esemény bekövetkezett, nemzetközi jelleggel bír ezen Egyezmény 1. cikke értelmében, mivel a járat indulási és rendeltetési helye két szerződő állam területén van.[5] E tekintetben hangsúlyozom, hogy az Unió tagállamai ez utóbbira ruházták az utas halála vagy sérülése esetén fennálló kártérítési felelősségükre

5 Nevezetesen a Spanyol Királyság és az Osztrák Köztársaság.

vonatkozó hatáskörüket a Montreali Egyezmény hatálya alá tartozó területeken,[6] és a 2027/97 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az utasok tekintetében a „közösségi légifuvarozó”[7] felelősségét – mint a jelen esetben is – az említett Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.[8]

22. Ezt követően emlékeztetek[9] arra, hogy a Montreali Egyezményrendelkezései szerves részét képezik az uniós jogrendnek,[10] így a Bíróság hatáskörrel rendelkezik annak értelmezésére, a nemzetközi jog Uniót kötő szabályainak, különösen a Bécsi Egyezmény[11] 31. cikkének tiszteletben tartása mellett, amely szerint a szerződéseket jóhiszeműen, szövegük összefüggéseinek szokásos értelme szerint, valamint tárgyuk és céljuk figyelembevételével kell értelmezni.[12] Ezenkívül a Montreali Egyezmény céljára tekintettel – amely a nemzetközi légi szállításra vonatkozó szabályok egységesítése – a Bíróság már kimondta, hogy az ezen egyezményben meghatározás nélkül szereplő fogalmakat „egységesen és autonóm módon kell értelmezni, annak ellenére, hogy az ezen egyezményben részes államok belső jogrendszereiben különböző az értelmük”[13].

23. Végül a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következik, hogy az előzetes döntéshozatal iránti eljárás keretében kizárólag a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik az általa elbírálandó jogvita ténybeli és jogi kereteinek meghatározása.[14] Ezzel kapcsolatban megjegyzem – amint arra az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés kifejezetten utal –, miszerint ismeretes, hogy nem lehetett megállapítani, milyen okból ömlött ki a kávéspohár tartalma az alapeljárás felperesére. Ráadásul az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a károsult vétkes közrehatásán alapuló, eredetileg az alapeljárás alperese által emelt kifogás már nem tárgya a nemzeti eljárásnak[15]. A Bíróságnak tehát a kérdést előterjesztő bíróság által tett megállapításokból kiindulva kell a kért értelmezésről határoznia.

6 Lásd ebben az értelemben: a Montreali Egyezmény által szabályozott tárgykörökről szóló, az Európai Közösség hatáskörére vonatkozó nyilatkozat 4. pont, amely nyilatkozat a Közösség 2004. április 29-én letétbe helyezett jóváhagyási okmányában szerepel, és amely elérhető a következő internetes címen: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Amelyet az említett rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja akként határoz meg a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet (HL 1992. L 240., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 3. o.) rendelkezéseivel összhangban, mint valamely tagállam által kiadott érvényes üzemelési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó; a 2027/97 rendeletet a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 293., 3. o.) 2008. november 1-jei hatállyal felváltotta és hatályon kívül helyezte.

8 Lásd különösen: 2010. május 6-i Walz ítélet (C-63/09, EU:C:2010:251, 18. pont); 2012. november 22-i Espada Sánchez és társai ítélet (C-410/11, EU:C:2012:747, 19. pont); 2015. február 26-i Wucher Helicopter és Euro Aviation Versicherung ítélet (C-6/14, EU:C:2015:122, 35. pont); 2015. szeptember 9-i Prüller-Frey ítélet (C-240/14, EU:C:2015:567, 25. és azt követő pontok).

9 Lásd szintén: Guaitoli és társai ügyre vonatkozó indítványom (C-213/18, EU:C:2019:524, 29. pont).

10 A jelen indítvány 2. lábjegyzetében jelzett hatálybalépési időponttól számítva.

11 A szerződések jogáról szóló, Bécsben, 1969. május 23-án aláírt Egyezmény *(Egyesült Nemzetek Szerződéseinek Tára*, 1155. kötet, 331. o.; kihirdette az 1987. évi 12. törvényerejű rendelet).

12 Lásd különösen: 2012. november 22-i Espada Sánchez és társai ítélet (C-410/11, EU:C:2012:747, 20–22. pont); 2016. február 17-i Air Baltic Corporation ítélet (C-429/14, EU:C:2016:88, 23. és 24.pont); 2018. április 12-i Finnair ítélet (C-258/16, EU:C:2018:252, 19–22. pont).

13 Lásd ebben az értelemben: 2010. május 6-i Walz ítélet (C-63/09, EU:C:2010:251, 21. és 22. pont) a „kár/sérülés” fogalmára vonatkozóan, amely az említett egyezmény 22. cikke (2) bekezdésének alapjául szolgál.

14 Az EUMSZ 267. cikk alapján, amely a nemzeti bíróságok és a Bíróság közötti világos hatáskör elhatárolásán alapul, az ügy tényállásának bármilyen értékelése az említett bíróságok hatáskörébe tartozik (lásd különösen: 2012. július 19-i Garkalns ítélet, C-470/11, EU:C:2012:505, 30. pont; 2018. augusztus 7-i Prenninger és társai ítélet C-329/17, EU:C:2018:640, 27. pont).

15 A kérdést előterjesztő bíróság nem határozza meg pontosan, hogy az alapeljárásban a vita a károsult kiskorú esetleges vétkességére vonatkozott, és/vagy az apjáéra, aki a kezébe fogta a kávéspoharat, és aki a felperest képviseli ezen eljárásban.

B. A Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének értelmében vett „baleset” fogalmáról

1. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés tárgyáról és a megfogalmazódó feltevésekről

24. A jelen ügyben a Bíróságnak *lényegében* azt kell meghatároznia, hogy a „balesetnek” a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett fogalmát úgy kell-e értelmezni, hogy az magában foglal egy olyan helyzetet, amelyben a levegőben lévő repülőgépen a lehajtható tálcára helyezett, forró kávét tartalmazó pohár tisztázatlan okból felborul, amitől a légi utas égési sérüléseket szenved, aki ennélfogva az említett rendelkezés alapján az érintett légi fuvarozótól e testi sérülés jogcímén kártérítés megfizetését követelheti.

25. Bár a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdés megfogalmazása az alapeljárás sajátos körülményeihez kapcsolódik, mindazonáltal célszerűnek tartom, hogy a Bíróság ne csak e konkrét esetre érvényes válasz adására szorítkozzon, hanem ragadja meg az itt kínálkozó lehetőséget, hogy az említett fogalom értelmezése során elvont értékelési szempontokat határoz meg, tehát általános hatályú választ ad[16]. Ki kell emelni, hogy ez az első eset, amelyben a Bíróságot az említett fogalom értelmezésére kérik.

26. E tekintetben a kérdést előterjesztő bírósághoz hasonlóan megállapítom, hogy a Montreali Egyezmény *nem tartalmazza* a „baleset” fogalmának *meghatározását*, holott egy ilyen esemény bekövetkezése értelemszerűen meghatározó feltétele annak, hogy a légi fuvarozó felelősségét az említett egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján meg lehessen állapítani valamely utas által elszenvedett személyi kár (testi sérülés vagy halál) esetén.[17] Ugyanígy, e fogalom szerepelt a Varsói Egyezmény[18] 17. cikkének megfelelő rendelkezésében is, amelyet a Montreali Egyezmény[19] váltott fel, de ezen első jogi aktus sem tartalmazta a meghatározást.

27. Néhány nemzeti bíróság azonban kidolgozott a Varsói Egyezmény és/vagy a Montreali Egyezmény[20] értelmében vett „baleset” fogalmára vonatkozó ítélkezési gyakorlatot, amelyre a kérdést előterjesztő bíróság kifejezetten hivatkozik. Kiemelem, hogy a Varsói Egyezmény 17. cikke és a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése közötti különbségek ellenére véleményem szerint e második rendelkezést is az elsőre vonatkozó határozatok fényében kell értelmezni, tekintve, hogy ezek lényegében azonosak.[21]

16 A nemzeti bíróságok és a Bíróság közötti, az EUMSZ 267. cikk által létesített együttműködés keretében a nemzeti bíróságoknak és a Bíróságnak közvetlenül és kölcsönösen együttműködve hozzá kell járulnia az uniós jog egységes alkalmazásához, a Bíróság a nemzeti bíróság által feltett kérdések szövegéből kiemelheti – a nemzeti bíróság által előterjesztett adatokra figyelemmel – az uniós jog értelmezése szempontjából releváns tényezőket. Így el lehetett fogadni, hogy amennyiben a feltett kérdés a szövege alapján az uniós jog alapeljárásban való közvetlen alkalmazását keresi, a kérdést előterjesztő bíróság e jogvita érdekében valójában e jog értelmezését kéri (lásd különösen: 1979. január 18-i van Wesemael és társai ítélet, 110/78 és 111/78, EU:C:1979:8, 21. pont; 2011. november 17-i Jestel ítélet, C-454/10, EU:C:2011:752, 21. pont; 2012. november 8-i Gülbahce ítélet, C-268/11, EU:C:2012:695, 32. pont; 2014. február 13-i Crono Service és társai ítélet, C-419/12 és C-420/12, EU:C:2014:81, 28. és 29. pont).

17 A 2027/97 rendelet 2. cikkének (2) bekezdése ezenkívül a Montreali Egyezményre utal a fogalmakat – mint például „baleset” fogalmát – illetően, amelyeket e rendelet azok meghatározása nélkül tartalmaz.

18 A nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egységesítése tárgyában Varsóban, 1929. évi október hó 12. napján kelt nemzetközi egyezmény (kihirdette az 1936. évi XXVIII. törvény). Hangsúlyozom, hogy a „baleset” kifejezést ezen egyezmény 30. cikkének (2) bekezdése is alkalmazta egyéb pontosítás nélkül, amely a – jelen esetben nem releváns – több egymást követő fuvarozó által végrehajtandó légifuvarozási esetekre vonatkozott.

19 Lásd a Montreali Egyezmény preambulumát és 55. cikkét.

20 Ennek kapcsán a kérdést előterjesztő bíróság Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentarra* utal, De Gruyter, Berlin, 2. kiadás, 2011., a Montreali Egyezmény 17. cikkének magyarázata, különösen 13. és azt követő pontok.

21 E nemzeti ítélkezési gyakorlatokról lásd a jelen indítvány 43. és azt követő pontjait.

28. A kérdést előterjesztő bíróság utal arra, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése véleménye szerint alkalmazandó a jelen esetben, mivel az alapeljárás felperese által elszenvedett testi sérülés – az említett nemzeti bíróságok által alkalmazott terminológia szerint – az áldozatot „kívülről érő hatásból származó" „hirtelen" eseményből ered és „váratlan sérülést" okoz számára. A kérdést előterjesztő bíróság hangsúlyozza, hogy az alapeljárás arra a kérdésre összpontosít, hogy a „baleset" e rendelkezés értelmében vett fogalma, a már említett feltételek összességén kívül feltételezi-e, hogy a „*légi közlekedésben rejlő veszély*"[22] is megvalósuljon.

29. E bíróság kifejti, hogy *több megközelítés* ütközik ez utóbbi feltétel teljesülésének szükségességét illetően, a Varsói Egyezmény és/vagy a Montreali Egyezmény részes államainak bíróságai által hozott egyes határozatokra, valamint a különböző szakirodalmi véleményekre tekintettel.

30. Az egyik első megközelítés alapján, amelyet a kérdést előterjesztő bíróság szerint a német jogelmélet és ítélkezési gyakorlat[23] legnagyobb része elfogad, a szóban forgó „baleset" fogalmát azokra a helyzetekre kellene korlátozni, amelyekben jellemzően a légi jármű jellegéből, állapotából vagy üzemeltetéséből,[24] illetve a beszállás vagy a kiszállás során használt repüléstechnikai berendezésből eredő veszély valósul meg. Ezt igazolja az a tény, hogy a Montreali Egyezményben részes államoknak nem az volt a céljuk, hogy a légi fuvarozók a mindennapi élet általános veszélyeiért vállaljanak felelősséget. Ennélfogva a károsultat terhelné annak bizonyítása, hogy valamely veszély csak a légi közlekedés terén valósulhat meg. Márpedig a jelen esetben, tekintettel arra, hogy a vitatott esemény okát nem lehetett megállapítani, ez az értelmezés az alapeljárás felperese jogorvoslatának elutasításához vezetne.

31. Ezzel szemben egy második megközelítés szerint nem lenne szükséges a légi közlekedésben rejlő veszély megvalósulását bizonyítani ahhoz, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésére lehessen hivatkozni, tekintettel e rendelkezés szövegére, az általa bevezetett felelősségi rendszerre és a hatékonyságának megőrzése iránti igényre. A kérdést előterjesztő bíróság úgy ítéli meg, hogy ez utóbbi érvek meggyőzők. Rámutat, hogy egyes szerzők ebből azt a következtetést vonták le, hogy „balesetnek" minősül, amely megalapozhatja a légi fuvarozó felelősségét, többek között egy utasra kiömlő forró ital.[25] Az alapeljárásban ezen értelmezés a légi fuvarozó felelősségének elismeréséhez vezetne.

32. Végül a kérdést előterjesztő bíróság egy másik, „köztes megoldásnak" minősített megközelítést is számításba vesz, amely szerint az említett 17. cikk (1) bekezdésében előírt felelősség abból az egyszerű tényből ered, hogy a kérdéses esemény a repülőgép fedélzetén, illetve a beszállás vagy kiszállás során következett be, anélkül hogy a repülésben rejlő veszélynek meg kellene valósulnia, azonban azzal a lehetőséggel, hogy a légi fuvarozó mentesüljön e felelősség alól annak bizonyítása révén, hogy nincs összefüggés a légi jármű jellegével vagy üzemeltetésével. A jelen esetben ez az értelmezés is az alapeljárás alperese felelősségének elismeréséhez vezetne, tekintettel arra, hogy a kérdéses baleset okát nem lehetett azonosítani.

22 Az eredeti német nyelvű változatban kiemelt kifejezés: „ein für die Luftfahrt typisches Risiko".

23 A kérdést előterjesztő bíróság idézi Schmid, R., „Artikel 17", in: *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Németország, 2016, 16. és 17. pont (lásd szintén: angol nyelvű változat, Schmid, R., „Article 17", in: *Montreal Convention*, Kluwer, Hollandia, 2006, 16. és 17. pont), valamint Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Köln, 3. kiadás, 1998, 331. pont. Említi ezenkívül a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország), 2017. november 21-i ítéletét (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), rámutatva mindazonáltal, hogy az csupán a légiközlekedésben rejlő veszéllyel való „összefüggés" fennállását követeli meg. Ezen ítéletet megelőzően lásd: Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C. H. Beck, München, 2015, 1059. o. által hivatkozott ítélkezési gyakorlaton kívül Landgericht Frankfurt (frankfurti regionális bíróság, Németország) 2005. december 16-i határozat (NJW-RR 2006, 704).

24 Olyan veszély, amely például a repülőgép magasságának vagy sebességének megváltoztatásából eredhet.

25 Ebben az értelemben az előzetes döntéshozatalra utaló határozat említi Reuschle, F., 20. lábjegyzetben i. m., 15. pont; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Bécs 2001, 123. és 136. pont (lásd szintén ez utóbbi mű Müller-Rostin, W. által készített összefoglalóját, *NZV*, 2002., 75. o.), valamint Kehrberger, H.-P., „Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie", *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlin, 1997, 129. és 130. pont, a Varsói Egyezmény 17. cikke kapcsán.

33. A jelen ügyben a *Bírósághoz benyújtott észrevételek* tükrözik e különböző megközelítéseket. Az alapeljárás alperese azt állítja, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján a légi fuvarozók felelősségét csak akkor lehet megállapítani, ha a légi közlekedésben rejlő veszély idézte elő a külső hatásból eredő, hirtelen és váratlan eseményt, a balesetet. Márpedig egy forró ital kiömlése miatti testi sérülés veszélye a magánélet keretében is megvalósulhat. [26]

34. A lengyel kormány ellenben elutasítja a légi közlekedésben rejlő veszély követelményét, de mindazonáltal úgy véli, hogy megalapozott okozati összefüggés szükséges az érintett esemény – amelynek hirtelennek vagy váratlannak kell lennie és az utason kívüli forrásból kell erednie – és a légi jármű mozgása vagy üzemeltetése között, ami a jelen esetben fennáll. [27]

35. A francia kormány és a Bizottság [28] úgy véli, hogy az alapeljárás tárgyát képező helyzet a „baleset” fogalma alá tartozik az említett 17. cikk (1) bekezdése értelmében, mivel hirtelen, a légi közlekedés során bekövetkező, az áldozat személyét kívülről érő eseményről van szó, anélkül hogy bizonyítani kellene a légiközlekedésben rejlő veszély megvalósulását – az alapeljárás alperese által hivatkozott elmélet –, vagy e közlekedéssel okozati összefüggés fennállását – a lengyel kormány által támogatott feltevés. Nekem is ez a véleményem a következő okokból, amelyek összhangban vannak a fent említett értelmezési szabályokkal. [29]

2. A szó szerinti értelmezésről

36. Először is, a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének *szövegezését* illetően emlékeztetek arra, [30] hogy kizárólag e jogi aktus „hitelesnek” minősülő hat nyelvi változata hiteles, amelyek között szerepel az Unió három hivatalos nyelve, az angol, a spanyol és a francia. [31]

37. E 17. cikk (1) bekezdése kimondja, hogy „[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”.

38. A kérdést előterjesztő bírósághoz hasonlóan máris megállapítom, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése nem támaszt olyan követelményt, amely szerint a légi fuvarozó e rendelkezés alapján fennálló felelősségét csak akkor lehetne megállapítani, ha a vitatott eseményt a légi közlekedésben rejlő veszély okozta, amint azt az alapeljárás alperese állítja, vagy okozati összefüggést

26 Annak szemléltetésére, hogy miben nyilvánulhat meg egy kifejezetten a légi jármű üzemeltetéséhez kapcsolódó veszély – szemben a mindennapi élet általános veszélyeivel –, az alapeljárás alperese a forró ital felborulásának okaként a turbulenciát, a repülőgép magasságának vagy a légi jármű lejtésének megváltoztatását vagy a lehajtható asztal hibáját említi, amely körülményeket az alapeljárásban nem állapítottak meg.

27 A lengyel kormány szerint az ilyen összefüggés abból ered, hogy az utazás során a forró italok felszolgálása a légi vagy egyéb fuvarozók bevett gyakorlata, amely részét képezheti a fuvarozási szolgáltatásnak, vagy minősülhet a fuvarozási szolgáltatáshoz közvetlenül kapcsolódó többletszolgáltatásnak.

28 Kiemelem, hogy a tárgyalás során a Bizottság pontosan kifejtette az álláspontját, megerősítve, hogy a francia kormány által kifejtett nézőponttal ért egyet.

29 Lásd a jelen indítvány 22. pontját.

30 Lásd szintén: Guaitoli és társai ügyre vonatkozó indítványom (C-213/18, EU:C:2019:524, 58. pont).

31 Azon hat nyelvi változat (nevezetesen angol, arab, kínai, spanyol, francia és orosz) figyelembevételével kapcsolatban, amelyen a Montreali Egyezményt megszövegezték, lásd: 2010. május 6-i Walz ítélet (C-63/09, EU:C:2010:251, 24. pont); 2016. február 17-i Air Baltic Corporation ítélet (C-429/14, EU:C:2016:88, 23. és 31–34. pont).

mutat a légi jármű jellegével vagy üzemeltetésével, amint azt a lengyel kormány javasolja. Márpedig úgy vélem, hogy ha az említett egyezmény szerzőinek szándékukban állt volna ilyen korlátozó feltételek előírása, azt kifejezetten megtették volna, a jelen esetben azonban nem ez a helyzet.[32] Ezenkívül az egyezmény előkészítő munkálatai nem utalnak erre a szándékra.[33]

39. Ugyanebben az értelemben a francia kormányhoz hasonlóan hangsúlyozom, hogy e 17. cikk (1) bekezdésén jelentős pontosítást hajtottak végre az ezen egyezményt megelőző Varsói Egyezmény[34] megfelelő rendelkezéséhez képest, nevezetesen a „kizárólag”[35] megfogalmazással, amely felfedi az említett szerzők azon szándékát, hogy a légi fuvarozó felelősségét csak egy „baleset” feltételeinek akarták alárendelni, amely az említett 17. cikk (1) bekezdésben foglalt körülmények között következett be és az ott írt hatásokkal járt. E pontosításból véleményem szerint következik, hogy a „balesetnek” ez utóbbi rendelkezés értelmében vett fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az nem jár a rendelkezés tárgyi hatályát korlátozó hatással.

40. Az említett fogalmat illetően megállapítom, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében alkalmazott terminológia a légifuvarozó felelőssége az utasok halála vagy testi sérülése esetén ellentétben van az említett egyezmény 17. cikkének (2) bekezdésében és 18. cikkében alkalmazott terminológiával az ellenőrzött poggyászok és az áruk megsemmisülésével, elvesztésével vagy sérülésével járó kár esetén alkalmazott terminológiával. Ezen első rendelkezéssel szemben ugyanis ez utóbbiak nem „balesetre”vonatkoznak, hanem azon egyszerű „tényre”, hogy az ellenőrzött poggyászban vagy áruban kár keletkezett.[36] Ezen ellentétből véleményem szerint következik, hogy az említett 17. cikk (1) bekezdésének alkalmazásához nemcsak az szükséges, hogy az utas halálát vagy sérülését okozó esemény a fedélzeten, illetve a beszállás vagy kiszállás során[37] következzen be, hanem az is, hogy a Bíróság által meghatározandó szempontoktól függően „balesetnek” minősülhessen.

41. Bár a „baleset” kifejezést több ízben használja a Montreali Egyezmény, azonban a többi, e fogalmat feltüntető rendelkezés sem fejti ki azt bővebben.[38] Legfeljebb ezen egyezménynek az utas halála vagy testi sérülése esetén az előleg kifizetésére vonatkozó 28. cikke említi, hogy e károknak „repülési balesetből”[39] kell származniuk, azonban egyéb pontosítást nem tartalmaz.

42. Emlékeztetek arra, hogy a Bécsi Egyezmény 31. cikkében előírtaknak megfelelően a „balesetnek” a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében említett fogalmát „[az érintett kifejezésnek] tulajdonítandó szokásos jelentéshez” kapcsolódva kell értelmezni.

32 Lásd összehasonlításképpen: a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2010. L295., 35. o.) 1. cikkének (2) bekezdésében szereplő „baleset” kifejezés részletes definíciója, amely a Montreali Egyezménnyel ellentétben az 1. cikke alapján nem szabályozza a légi fuvarozók felelősségét.

33 A kérdést előterjesztő bíróság említi, hogy az egyezmény kidolgozásakor nem volt cél, hogy azt olyan esetekre korlátozzák, amelyekben a légi közlekedésben rejlő veszély valósult meg, megemlítve a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) 23. lábjegyzetben fent hivatkozott ítéletét. Rámutatok, hogy ezen ítélet 21. pontja megállapítja – ezen egyezmény elfogadásához vezető nemzetközi konferencia jegyzőkönyveinek tartalma alapján –, hogy valamely baleset fennállásának jellemzéséhez nem támasztották feltételként a repülésben rejlő veszély megvalósulását.

34 A Varsói Egyezmény 17. cikke akként rendelkezett, hogy „[a] fuvarozó felelős az utas halála, megsebesülése vagy bármely más testi sérülése folytán bekövetkezett kárért, *ha* az a baleset, amely a kárt okozta, a légi járművön vagy valamely beszállási vagy kiszállási művelet közben történt” (kiemelés tőlem).

35 A Montreali Egyezmény 17. cikkének mind a francia nyelvi változatában, mind az angol („upon condition only”) és a spanyol nyelvi változatában („por la sola razón”) szereplő megfogalmazás.

36 Ez a helyzet a Montreali Egyezmény francia nyelvi változatában, de az angol nyelvi változatban (amelyben az „accident” és „event” kifejezés szerepel) és a spanyol nyelvi változatában (amelyben az „accidente” és „hecho” kifejezés szerepel) is.

37 Hangsúlyozom, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó időköz hosszabb, mint magának a repülésnek az időtartama, amely a légi jármű felszállásától annak leszállásáig tart.

38 Vagyis a Montreali Egyezménynek az („Előleg kifizetése” címet viselő) 28. cikkében, a („Joghatóság” címet viselő) 33. cikkének (2) és (3) bekezdésében, valamint az („Egymást követő szállítás” címet viselő) 36. cikkének (2) bekezdésében.

39 Ugyanez a helyzet az angol („aircraft accidents”) és a spanyol nyelvi változatban („accidentes de aviación”). Reuschle, F., 20. lábjegyzetben i. m., 26. pontja szerint különbséget kell tenni magának a légi járműnek a balesete (például lezuhanása) – amelyre a Montreali Egyezmény 28. cikke vonatkozik – és a légi jármű fedélzetén bekövetkezett balesetek között, azonban az Egyezmény 17. cikke értelmében vett „baleset” mindkét típusú helyzetet magában foglalja. Egyetértek ez utóbbi megfontolással, azonban itt nem foglalkozom az említett 28. cikk tárgyával.

43. E tekintetben úgy vélem – mind a kérdést előterjesztő bírósághoz, mind a jelen ügyben észrevételt benyújtó valamennyi félhez hasonlóan –, hogy figyelembe kell venni az említett fogalomnak a Montreali Egyezmény és/vagy a Varsói Egyezmény[40] *szerződő államainak* különböző *bíróságai* által elfogadott értelmezését, ezen ítélkezési gyakorlatok esetlegesen iránymutatásul szolgálhatnak, még ha azok a Bíróságot nem is kötik.

44. Először is megjegyzem, hogy egyes feltételek széles körben elfogadottak a nemzeti bíróságok által használt szavak megválasztásának eltérései ellenére, minthogy relevánsak a Varsói Egyezmény 17. cikkében és a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében szereplő „baleset" fogalma kapcsán. E bíróságok szerint lényegében az áldozatnak bizonyítania kell, hogy a légi fuvarozás során – akár a légi jármű fedélzetén, akár a beszállással vagy kiszállással kapcsolatos műveletek során – bekövetkezett esemény, amely a hivatkozott személyi kárt előidézte, egyrészről „hirtelen" vagy „szokatlan" jellegű, és másrészről az érintett utas személyén „kívüli" eredetű.[41] Másképp megfogalmazva nem lehet „balesetnek" minősíteni egy olyan káros tényt, amely az áldozatnak a légi jármű szokásos, átlagos, előre látható működésére adott sajátos reakcióiból ered, vagy amelyet az áldozat már korábban fennálló egészségi állapota vált ki. Az ilyen értékelési tényezők érdekben megtalált konszenzus különösen[42] az amerikai ítélkezési gyakorlatból,[43] a német ítélkezési gyakorlatból,[44] valamint a francia ítélkezési gyakorlatból[45] ered. A jelen ügyben benyújtott észrevételek is összhangban vannak e tekintetben.

45. Úgy gondolom, hogy az érintett kifejezés szokványos meghatározásának[46] teljes mértékben megfelelő e feltételeket a Bíróság is elfogadhatja a jelen ügyben annak meghatározása érdekében, hogy mely helyzetek tartozhatnak a „balesetként" történő minősítése körébe a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében. Ennek kapcsán emlékeztetek arra, hogy a kérdést előterjesztő bíróság véleményem szerint jogosan véli úgy, hogy a fentiekben említett valamennyi feltétel teljesül az alapeljárás tárgyát képező körülmények között.[47] Ugyanígy más nemzeti bíróságok, különösen amerikai bíróságok[48] megállapították, hogy valamely légi jármű fedélzetén egy forró italnak az utasra történő kiömlése „balesetnek" minősül a Varsói Egyezmény 17. cikke értelmében.

40 Lásd a jelen indítvány 27. és azt követő pontjait.

41 Hangsúlyozom, hogy nem keverendő össze azon tény ellenőrzése, hogy az állítólagos kár nem az érintett utas személyében rejlik, aki a vitatott eseménynek a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében a légifuvarozó felelősségét megalapozó „balesetként" történő esetleges minősítése szakaszában lép fel, azon későbbi kérdéssel, hogy védekezésként bizonyított-e, hogy ezen utas tevékenységével vagy mulasztásával hozzájárult saját kárának bekövetkezéséhez oly módon, hogy a légi fuvarozó ezen egyezmény 20. cikke értelmében mentesülhet a felelősség alól.

42 Lásd szintén: Mercadal, B., „Transports aériens", *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Párizs, 2000, 110. és azt követő pontok; Grigorieff, C. I., „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal", *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, 4. szám, 662–665. o., valamint Letacq, F., „Fascicule 925", *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Párizs, 2018, 70. pont.

43 Lásd elsősorban: U. S. Supreme Court (Amerikai Egyesült Államok Legfelsőbb Bírósága) 1985. március 4-i Air France kontra Saks ítélet [470 U. S. 392 (1985), elérhető a következő internetes címen: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. Ezen alapvető ítélet megállapítja, hogy a Varsói Egyezmény 17. cikkének értelmében vett „baleset" fogalma, amelyet „drafted in French by continental jurists", „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger" esetre vonatkozik, és nem arra az esetre, amelyben „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft", és hogy „[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger" (kiemelés tőlem).

44 Lásd különösen: Reuschle, F., 20. lábjegyzetben hivatkozott i. m. említett német határozatok, 13. pont.

45 A 42. lábjegyzetben hivatkozott szerzők i. m. által említett francia határozatokon kívül lásd: Cour de cassation (semmítőszék, Franciaország), 1. polgári tanács 2014. január 15-i ítélet (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, valamint a következő internetes címen említett ítélkezési gyakorlatbeli precedensek: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId= 1262213182&fastPos= 2).

46 A „accident" (baleset) szó a latin *„accidens* kifejezésből ered: ami váratlanul történik" és akként határozzák meg, mint egy nem látható, akaratlan, károsító esemény Cornu, G. és társai szerint, *Vocabulaire juridique*, 12. kiadás, PUF, Párizs, 2018, 11. o., vagy „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm" az Encyclopædia Britannica szerint (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 Lásd a jelen indítvány 28. pontját.

48 Lásd többek között: U. S. District Court of Puerto Rico (az Egyesült Államok puerto rico-i kerületi szövetségi bírósága, Egyesült Államok) 1988. június 17-i Diaz Lugo kontra American Airlines, Inc. ítélet [686 F. Supp. 373 (D. P.R 1988), elérhető a következő internetes címen: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/], valamint U. S. District Court of California (az Egyesült Államok kaliforniai kerületi szövetségi bírósága, Egyesült Államok) 2007. május 15-i Wipranik kontra Air Canada és társai ítélet (2007 WL 2441066, elérhető a következő internetes címen: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

46. Másodszor, amint azt a kérdést előterjesztő bíróság említi, megállapítom, hogy fennáll azonban egy vita azzal kapcsolatban, hogy az említett rendelkezések címén meg kell-e követelni a „légi közlekedésben rejlő veszély” fennállásához kapcsolódó további feltétel vizsgálatát. Az alapeljárás alperese arra hivatkozik, hogy e feltételt az osztrák ítélkezési gyakorlatban fogadták el,[49] azonban a kérdést előterjesztő bíróság kételyeket támaszt egy ilyen álláspont helyességével kapcsolatban, különösen arra a fejlődésre tekintettel, amely úgy tűnik, hogy a német ítélkezési gyakorlatra volt jellemző az e feltételnek tulajdonított pozíció mérséklése felé.[50] Egyébiránt az amerikai ítélkezési gyakorlatban, bár egyes bíróságok alkalmaztak ilyen típusú feltételt,[51] a legfelsőbb bíróság és más bíróságok mégsem választottak ilyen korlátozó megközelítést.[52] Végül megjegyzem, hogy a francia ítélkezési gyakorlatban a légi közlekedésre jellemző veszély fennállásának vizsgálata néha a Varsói Egyezmény 17. cikkének alkalmazása érdekében történt, e vizsgálatot azonban nem közvetlenül a „baleset” fogalmának szempontjából végezték, és az már nem is aktuális[53].

47. A magam részéről, amint azt már jeleztem,[54] úgy vélem, hogy egy ilyen veszély megkövetelése – amelynek az ítélkezési gyakorlatban történő elfogadása számomra korlátozottnak tűnik –, nem tükröződik a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében alkalmazott terminológiában. Az álláspontomat e rendelkezés céljai alátámasztják.

3. A teleologikus értelmezésről

48. A kérdést előterjesztő bírósághoz és a francia kormányhoz hasonlóan[55] úgy vélem, hogy nem felelne meg a Montreali Egyezmény és különösen a 17. cikke (1) bekezdése céljának, ha annak a személynek kellene e rendelkezés alapján a „légi közlekedésben rejlő veszély” vagy e közlekedéssel megalapozott okozati összefüggés fennállását bizonyítania, aki személyi kár miatt kér kártérítést; e feltételeket, az alapeljárás alperese és a lengyel kormány álláspontja szerint vizsgálni kell ahhoz, hogy egy ilyen eseményt az említett rendelkezés értelmében „balesetnek” lehessen minősíteni.

49. Először is megjegyzem, hogy a Montreali Egyezmény célja a hatálya alá tartozó területeken alkalmazandó, és itt különösen a légifuvarozók felelősségére vonatkozó szabályok *egységesítése*. A preambulumának ötödik bekezdése utal arra, hogy ezen egyezményben részes államok célja „a nemzetközi légi szállításra vonatkozó bizonyos szabályok további harmonizációja és kodifikálása” volt, tehát a korábban a Varsói Egyezmény által bevezetett egységes rendszer megerősítése.[56] A Montreali Egyezmény 29. cikke továbbá kimondja, hogy kártérítési per – beleértve a 17. cikkének (1) bekezdésén alapuló keresetet is – kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség korlátozására figyelemmel kezdeményezhető, ami kizárja a légi fuvarozók egyezmény hatálya alá tartozó felelősségének nemzeti jogi szabályok általi szabályozását.[57]

49 Ebben az értelemben az alapeljárás alperese az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) 2015. július 2-i ítéletét idézi (2 Ob 58/15s, elérhető a következő internetes címen: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Lásd e bíróságnak a 23. lábjegyzetben és a jelen indítvány 33. pontjában bemutatott megfontolásait.

51 Lásd különösen: U. S. District Court of New York (az Egyesült Államok new york-i kerületi szövetségi bírósága, Egyesült Államok), 2017. január 10-i Lee kontra Air Canada ítélet [228 F. Supp. 3d 302 (2017), elérhető a következő internetes címen: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967], valamint a Naveau, J., Godfroid, M., és Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Brüsszel, 2. kiadás, 2006, 214. pont által hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

52 Lásd a 43. lábjegyzetben hivatkozott ítéletet a Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Hollandia, 2010, 8.5.5 pont és 8.9.1–8.9.17 pont, valamint Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Hollandia, 2012, 153–160. o. által hivatkozott ítélkezési gyakorlaton kívül.

53 Mercadal, B., i. m. 42. lábjegyzet, 117–124. pont, valamint Letacq, F., i. m. 42. lábjegyzet, 57. pont, kifejti, hogy a légi közlekedésben és a légi jármű üzemeltetésében rejlő veszélyt Franciaországban régen előírták az említett 17. cikk értelmében vett beszállással és kiszállással kapcsolatos műveletek jellemzéséhez, azonban e feltételt elhagyták, mint az angolszász országokban.

54 Lásd a jelen indítvány 38. pontját.

55 Lásd szintén ebben az értelemben: 25. lábjegyzetben említett szerzők i. m.

56 Az utasok védelmének megerősítésével kapcsolatban lásd a jelen indítvány 59. pontját.

57 E 29. cikk az említett egyezmény által bevezetett rendszer kizárólagosságának elve alól előír egy kivételt, a jogvitára alkalmazandó nemzeti jogi szabályokra utalva az arra vonatkozó kérdéseket, hogy „kinek van joga pert indítani, és az milyen vonatkozó jogokkal rendelkezik”.

50. Ennélfogva úgy vélem, hogy nem lehet elfogadni a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „baleset” fogalmának olyan értelmezését, amely az e rendelkezésen alapuló kereseteket olyan korlátozó feltételeknek rendeli alá, amely az említett egyezmény szerzőinek nem volt a szándéka, még hallgatólagosan sem, mint például a „légi közlekedésben rejlő veszély” vagy az e közlekedéssel fennálló okozati összefüggés előírása. E megközelítést véleményem szerint alátámasztják a 889/2002 rendelet preambulumának és különösen annak (7) preambulumbekezdésében foglalt utalásai, amely azt sugallja, hogy a Montreali Egyezmény védelmet biztosító rendelkezéseit az utasok és az általuk eltartott személyek számára kedvező megközelítés szerint kell értelmezni. [58]

51. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy a Bíróság már több alkalommal rámutatott, hogy a Montreali Egyezmény preambulumából [59] kitűnik, hogy az Egyezményben részes államok célja *alapvetően* „a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének, valamint […] az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítés biztosítása”, valamint a jelen lévő „érdekek méltányos egyensúlyának megvalósítása”. Ennélfogva az említett államok a légi fuvarozók szigorú felelősségi rendszerét fogadták el, [60] ügyelve ugyanakkor a légi fuvarozók és az utasok érdekei egyensúlyának megóvására. [61]

52. Márpedig ha elismernénk, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó kárt eredményező eseménynek a légiközlekedésre jellemző sajátosságokat kell felmutatnia, ez az utas számára a jogainak korlátozását, sőt a jogaitól való megfosztást jelentené azon következmények miatt, amelyekkel e feltétel járna, nem csupán a bizonyítási teherre, hanem az említett rendelkezés hatékony érvényesülésére nézve is.

53. Egyrészről ugyanis, minthogy a károsult nem fér hozzá a légi jármű irányítására vagy a légi üzemeltetésre vonatkozó valamennyi műszaki adathoz – amellyel egyedül a légi fuvarozó rendelkezik –, rendkívül nehezen tudná bizonyítani a légi közlekedésben rejlő vagy e közlekedéssel okozati összefüggésben lévő veszély fennállását az e 17. cikk (1) bekezdésén alapuló kártérítés igénylése érdekében.

54. Másrészről ez utóbbi cikkben előírt szabály lényegét az ilyen követelmények nagymértékben kiüresítenék, mivel számos káros eseményt kellene kizárni a „balesetként” történő minősítésből e rendelkezés értelmében, minthogy hasonlóan jelenhetnek meg a légi közlekedésen kívüli körülmények között, vagyis a mindennapi életben. E kizárás jelentősen csökkentené azon esetek számát, amelyekben valamely légi fuvarozó felelősségét az említett rendelkezés alapján meg lehet állapítani, ezen eseteket a legsúlyosabb légiközlekedési balesetekre korlátozná, mint például az erős turbulencia vagy a légi jármű lezuhanása.

55. A Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének szövegezésére és annak céljára vonatkozó fenti megfontolásokat alátámasztja azon szövegkörnyezet elemzése, amelybe e rendelkezés illeszkedik.

4. A rendszertani értelmezésről

56. A Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének és különösen az abban szereplő „baleset” fogalmának kért értelmezése érdekében véleményem szerint – amint arra az előzetes döntéshozatalra utaló határozat és a Bírósághoz benyújtott valamennyi észrevétel utal – figyelembe kell venni a légifuvarozóknak az említett egyezmény egyéb rendelkezéseivel összefüggésben értelmezett, e rendelkezésből eredő *felelősségi rendszerét*.

58 Lásd e preambulumnak a jelen indítvány 9. pontjában idézett részleteit.

59 Pontosabban az említett preambulum harmadik és ötödik bekezdésére tekintettel.

60 E rendszer tartalmát a jelen indítvány 56. pontjában fogom felidézni.

61 Lásd: 2010. május 6-i Walz ítélet (C-63/09, EU:C:2010:251, 30. és azt követő pontok); 2012. november 22-i Espada Sánchez és társai ítélet (C-410/11, EU:C:2012:747, 29. és 30. pont); 2016. február 17-i Air Baltic Corporation ítélet (C-429/14, EU:C:2016:88, 38. és 48. pont); 2018. április 12-i Finnair ítélet (C-258/16, EU:C:2018:252, 34. és 43. pont).

57. A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében a légifuvarozó teljes felelősséggel tartozik az utasok halála vagy testi sérülése esetén, azon egyedüli oknál fogva, hogy a baleset a légi jármű fedélzetén, vagy a beszállás vagy kiszállás során következett be.[62] Ezen egyezmény 21. cikke ezenkívül az (1) bekezdésében előírja, hogy amennyiben a keletkező kár nem halad meg egy bizonyos összeget[63] – mint a jelen esetben is[64] –, a fuvarozó nem mentesülhet ezen objektív felelősség alól, és a (2) bekezdés előírja, hogy ezen összeghatár fölött ellenben mentesülhet a vélelmezett vétkesség miatti felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kár vagy nem a saját maga, alkalmazottai vagy képviselői magatartásából ered, vagy kizárólag harmadik személynek tudható be. Végül az említett egyezmény 20. cikkének megfelelően a 21. cikkben említett két esetben a fuvarozónak lehetősége van a felelősségének korlátozására, sőt kizárására, ha bizonyítja a károsult vétkességének fennállását, amely vétkességet az alapeljárásban kizárták.[65]

58. E rendelkezések összességéből következik, hogy a Montreali Egyezmény szerzői a károsult számára kedvező felelősségi rendszert írtak elő, tekintettel arra, hogy ez utóbbinak nem azt kell bizonyítania, hogy a légi fuvarozó, az alkalmazottjai vagy képviselői vétkesen jártak el, hanem csupán a saját kárát, valamint az okozati összefüggést a kár és a „balesetként” minősített kiváltó tényező között. A fent említett rendelkezések egyszer sem említik, hogy az utasnak bizonyítania kellene a légi közlekedésben rejlő veszély megvalósulását, vagy hogy a káros esemény közvetlenül e közlekedéshez kapcsolódik a légi jármű jellege vagy annak üzemeltetése révén. A légi fuvarozó csak egy későbbi szakaszban – miután a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetként” történő minősítés elfogadásra került –, védekezési jogalapként törekedhet esetlegesen a felelősségének csökkentésére, sőt kizárására, a különösen ugyanezen jogi aktus 20. cikkében előírt bizonyítékok rendelkezésre bocsátása révén.

59. Ráadásul a Montreali Egyezményből jelenleg következő felelősségi rendszer *szemléltetése* halált vagy testi sérülést okozó baleset esetén – a Varsói Egyezmény által előírt rendszerhez képest –, különösen felfedi az utasok védelme erősítésének szándékát, amely ez utóbbi jogi aktus[66] elfogadását jellemezte. A Varsói Egyezmény keretében ugyanis az ilyen esetekben egyszerűen a légifuvarozó vélelmezett vétkességért fennálló felelőssége[67] létezett, amely a Montreali Egyezmény alapján szigorúbban felépített felelősséggé vált. A Varsói Egyezmény egyébiránt előírta a légi fuvarozók által fizetendő kártérítés összegének felső határát[68], amely korlátozás a Montreali Egyezményben megszűnt. A légi fuvarozók felelősségére alkalmazandó rendszer szigorítására irányuló e szándékot – az utasok személyi kára (halál vagy testi sérülés), esetén hatékonyabb kártalanítás biztosítása érdekében – többek között a 889/2002 rendelet preambuluma[69] is felidézi.

62 Az e rendelkezésben alkalmazott „kizárólag” kifejezés kapcsán lásd a jelen indítvány 39. pontját.

63 Vagyis utasonként 100 000 különleges lehívási jogot (Special Drawing Rights, SDR), amely összeg 2009. december 30-tól 113 000 SDR (e kétszintű rendszer és a releváns összeghatárra vonatkozó felülvizsgálat kapcsán lásd a következő internetes címen elérhető útmutatót: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Kiemelem, hogy az említett egyezmény 23. cikke előírja, hogy bírósági eljárás esetén olyan állam valutájára történő átváltás, mint az Osztrák Köztársaság, amely tagja a Nemzetközi Valutaalapnak (International Monetary Fund, IMF), a bírósági ítélet meghozatalának időpontjában érvényben lévő SDR-nek megfelelően történik, az IMF által naponta alkalmazott és az internetes oldalán közzétett módszernek köszönhetően (lásd: https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Tekintettel az igényelt kártérítés összegére (lásd a jelen indítvány 15. pontját).

65 Lásd a jelen indítvány 23. pontját.

66 Lásd szintén ebben az értelemben: Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) fenti 23. lábjegyzetben hivatkozott ítélet, 21. pont.

67 Lásd: a Varsói Egyezménynek a 17. cikkével összefüggésben értelmezett 20. cikke, amely előírja, hogy a légi fuvarozó felelősségének vélelme megdönthető.

68 A Varsói Egyezmény 22. cikke (1) bekezdésének megfelelően. Ezen Egyezmény által eredetileg előírt összeghatárok felülvizsgálatáról lásd: Grigorieff, C.-I., 42. lábjegyzetben i. m., 653–656. o.

69 E rendelet (7) és (10) preambulumbekezdése utal arra, hogy [ez] és a „Montreali Egyezmény megerősíti az utasok és az általuk eltartott személyek védelmét” és „[e]gy biztonságos és korszerű légi közlekedési rendszerben az utasok halála vagy sérülése esetében érvényes korlátlan felelősségi rendszer alkalmazása a helyénvaló”. A légi balesetek utasáldozatai kártalanítási rendszerének jelentős javítása, különösen a bizonyítási terhet illetően, szintén kiemelésre került a Franciaországban és Svájcban közzétett hivatalos jelentésekben, amelyek az alábbi internetes címen érhetők el: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf et https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

60. E fejlődés figyelembevétele erősíti azon véleményemet, amely szerint az említett 17. cikk (1) bekezdésében szereplő „baleset” fogalmát nem lehet oly módon értelmezni, hogy az előírja a légi közlekedésben rejlő vagy ezzel okozati összefüggésben lévő veszély fennállását, e feltételek nem felelnek meg sem e fogalom szokásos jelentésének, sem a Montreali Egyezmény céljainak, sem az általa bevezetett felelősségi rendszer tartalmának. Így az alapeljárás tárgyát képező ügy körülményei véleményem szerint az említett fogalom hatálya alá tartoznak, amint annak megállapítására a kérdést előterjesztő bíróság is hajlani látszik.

61. Összegzésképpen úgy vélem, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy „balesetnek” minősül – amely e rendelkezés alapján megalapozhatja a légi fuvarozó felelősségét – minden olyan esemény, amely az utas halálát vagy testi sérülését okozza, és a légi jármű fedélzetén, illetve a beszállással vagy kiszállással kapcsolatos műveletek során következik be, amely hirtelen vagy szokatlan jellegű, az érintett utas személyét kívülről érő hatásból ered, anélkül, hogy szükséges lenne annak kutatása, hogy az említett esemény a légi közlekedésben rejlő veszély miatt következett-e be vagy közvetlenül e közlekedéshez kapcsolódik-e.

V. Végkövetkeztetés

62. Az előző megállapításokra tekintettel azt javasolom a Bíróságnak, hogy az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre a következő választ adja:

A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal jóváhagyott egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy „balesetnek” minősül – amely e rendelkezés alapján megalapozhatja a légifuvarozó felelősségét – minden olyan esemény, amely az utas halálát vagy testi sérülését okozza, és a légi jármű fedélzetén, illetve a beszállással vagy kiszállással kapcsolatos műveletek során következik be, amely hirtelen vagy szokatlan jellegű, az érintett utas személyét kívülről érő hatásból ered, anélkül hogy szükséges lenne annak kutatása, hogy az említett esemény a légi közlekedésben rejlő veszély miatt következett-e be vagy közvetlenül e közlekedéshez kapcsolódik-e.