A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2021. május 12.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – Montreali Egyezmény – A 17. cikk (1) bekezdése – A légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelőssége – A »baleset« fogalma – A légi jármű szokásos működési körén belül történő, durva leszállás – Utas által ilyen leszállás során állítólagosan elszenvedett testi sérülés – Baleset hiánya”

A C-70/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2020. február 12-én érkezett, 2020. január 30-i határozatával terjesztett elő az

YL

és

az **Altenrhein Luftfahrt GmbH**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: M. Vilaras tanácselnök, N. Piçarra (előadó), D. Šváby, S. Rodin és K. Jürimäe bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az Altenrhein Luftfahrt GmbH képviseletében H. M. Schaflinger Rechtsanwältin,

– a finn kormány képviseletében H. Leppo, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében kezdetben: W. Mölls és N. Yerrell, később: N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

* Az eljárás nyelve: német.

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és a 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, az Európai Unió tekintetében 2004. június 28-án hatályba lépett egyezmény (kihirdette: a 2005. évi VII. törvény; a továbbiakban: Montreali Egyezmény) 17. cikke (1) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet az YL és az Altenrhein Luftfahrt GmbH légi fuvarozó között, a légi fuvarozó által üzemeltetett járaton leszállás közben állítólagosan elszenvedett testi sérülés miatt YL által benyújtott kártérítési kérelem tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

3 A Montreali Egyezmény harmadik és ötödik preambulumbekezdése a következőket mondja ki:

„[Az ezen egyezményben részes államok felismerik,] hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének a biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre,

[…]

[A] nemzetközi légi szállításra vonatkozó bizonyos szabályok további harmonizációja és kodifikálása érdekében az államok közös fellépése egy új egyezmény keretein belül a legmegfelelőbb eszköz az érdekek méltányos egyeztetésének [helyesen: egyensúlyának] megvalósításához”.

4 A Montreali Egyezmény „Az utasok halála és sérülése – a poggyászban bekövetkezett kár” című 17. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„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.”

Az uniós jog

A 2027/97/EK rendelet

5 A Montreali Egyezmény aláírását követően a 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2002. L 140., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.) módosította a légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendeletet (HL 1997. L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.; a továbbiakban: 2027/97 rendelet).

6 A 2027/97 rendelet 2. cikkének (2) bekezdése a következőket írja elő:

„Az e rendeletben szereplő, az (1) bekezdésben meg nem határozott fogalmak egyenértékűek a Montreali Egyezményben használt fogalmakkal.”

7 A rendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„Az utasok és poggyászuk tekintetében [az uniós] légi fuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.”

A 216/2008/EK rendelet

8 A 2009. október 21-i 1108/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2009. L 309., 51. o.) módosított, a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 79., 1. o.; helyesbítés: HL 2012. L 257., 22. o.; a továbbiakban: 216/2008 rendelet) 4. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) Az olyan légi járműveknek, beleértve a felszerelt termékeket, alkatrészeket és berendezéseket, amelyeket:

[…]

b) egy tagállamban nyilvántartásba vettek, kivéve ha azok szabályozó biztonsági felügyeletét harmadik országra ruházták át és azokat nem közösségi üzemben tartó használja; vagy

c) egy harmadik országban nyilvántartásba vettek és olyan üzemben tartó használja, amelynek az üzembentartási felügyeletét bármely tagállam biztosítja, vagy amelyeket a[z Unióban] bejegyzett vagy ott székhellyel rendelkező üzemben tartó a[z Unió] területére való érkezéskor, területén való tartózkodáskor vagy területéről való távozáskor használ; vagy

[…]

meg kell felelniük e rendeletnek.”

9 A rendelet „Légi jármű üzemben tartása” című 8. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járművet a IV. mellékletben […] foglalt alapvető követelmények szerint kell üzemben tartani.”

10 Az említett rendelet „A 8. cikkben említett, légi üzemben tartásra vonatkozó alapvető követelmények” című IV. mellékletének 1.b. pontja a következőket tartalmazza:

„A repülést úgy kell végrehajtani, hogy a repülés előkészítésére és végrehajtására vonatkozóan a repülési kézikönyvben, illetve ahol az üzembentartási kézikönyv megléte szükséges, ott az abban meghatározott üzembentartási eljárásokat betartsák. […]”

11 Ugyanezen rendelet IV. mellékletének „A légi járművek teljesítménye és az üzemben tartás korlátai” című 4. pontja a következőképpen rendelkezik:

„4.a. A légi járművet a légi alkalmasságára vonatkozó dokumentumokkal és az elfogadott repülési kézikönyvében vagy más ezzel egyenértékű dokumentumban rögzített összes üzembentartási eljárással és korlátozással összhangban kell üzemeltetni. A repülési kézikönyvnek vagy azzal egyenértékű dokumentumnak minden légi jármű esetében a személyzet rendelkezésére kell állnia, és azt folyamatosan aktualizálni kell.

[…]

4.c. A repülés csak akkor kezdhető meg, illetve folytatható, ha a légi jármű tervezett teljesítménye, figyelembe véve a teljesítményszintjét lényegesen befolyásoló minden tényezőt, lehetővé teszi a repülés minden fázisának a megfelelő távolságokon/területeken belül, és az akadályok megfelelő távolságban történő kikerülésével történő végrehajtását a tervezett üzemi tömeg mellett. A felszállást, a repülést és a megközelítést/leszállást jelentősen befolyásoló tényezők különösen az alábbiak:
i. üzembentartási eljárások;

[…]
v. a felszállási/leszállási terület mérete, lejtése és állapota; […]

[…]

4.c.1. Ezeket a tényezőket közvetlenül, mint üzembentartási paramétereket, vagy közvetetten, tolerancia vagy eltérések megadásával kell figyelembe venni, melyeket a teljesítményadatok tervezésében kell megadni, az üzemben tartás típusának megfelelően.”

12 A 216/2008 rendeletet 2018. szeptember 11-i hatállyal hatályon kívül helyezte a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 212., 1. o.). A 2018/1139 rendelet időbeli hatálya folytán azonban nem alkalmazható az alapeljárásra.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

13 2014. március 20-án YL az Altenrhein Luftfhart által üzemeltetett járaton Bécsből (Ausztria) utazott Sankt Gallen / Altenrheinba (Svájc). Azt állítja, hogy a leszállás következtében porckorongsérv alakult ki nála.

14 A leszállás során a fedélzeti adatrögzítő 1,8 *g* függőleges terhelést rögzített. A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben megjegyzi, hogy bár az ilyen leszállást szubjektíve durvának lehet érezni, ez az érték repüléstechnikai szempontból, a hibahatárt is figyelembe véve még a szóban forgó légi jármű szokásos működési körén belül történt. A repülőgépgyártó előírásai szerint ugyanis a szóban forgó légi jármű futóművének és a tartóelemeinek maximális terhelhetősége 2 *g*. Az előterjesztő bíróság hozzáteszi, hogy a hegyvidéki fekvés miatt a Sankt Gallen / Altenrhein repülőtéren a durva leszállás biztonságosabb, mint a túl lágy, és a jelen ügyben nem volt a pilóta részéről hiba megállapítható.

15 YL keresetet indított az Altenrhein Luftfhart ellen a Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság, Ausztria) előtt a neki állítólagosan okozott kár miatt a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján fennálló felelősségének megállapítása, valamint 68 858 euró kamatokkal és költségekkel növelt összegének megfizetése iránt. Keresetének alátámasztásául YL arra hivatkozik, hogy a leszállást „durvának”, következésképpen e rendelkezés értelmében balesetnek kell minősíteni.

16 Ezzel szemben az Altenrhein Luftfhart azzal érvel, hogy a leszállásra a légi jármű szokásos működésének megfelelően került sor, következésképpen olyan eseményről van szó, amely a repülés során rendszeresen bekövetkezik, nem pedig az említett rendelkezés értelmében vett balesetről.

17 2019. január 23-i ítéletével a Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság) elutasította ezt a keresetet azzal az indokkal, hogy egy leszállás csak akkor minősíthető „balesetnek”, és csak akkor alapozhatja meg a légi fuvarozó felelősségét a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján, ha kirívóan durva leszállásnak minősül, ami a jelen ügyben nem állt fenn. E bíróság megállapította, hogy a légi szállítás jellemzően bekövetkező eseményei, amelyek közé a durva leszállás vagy a hirtelen fékezés is tartozik, nem alapozzák meg a légi fuvarozó felelősségét, mivel a szokásosan körültekintő légi utas tisztában van az ilyen eseményekkel, és számol azok bekövetkezésével.

18 2019. április 29-i ítéletében az Oberlandesgericht Wien (bécsi regionális felsőbíróság, Ausztria) hatályon kívül helyezte az elsőfokú ítéletet. E bíróság, bár nem zárta ki, hogy egy durva leszállás kivételesen a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett balesetnek minősíthető, úgy ítélte meg, hogy ennek feltétele, hogy a repülőgépgyártó által a légi jármű futóművének és a tartóelemeinek terhelhetőségére vonatkozóan megadott határértékeket egyértelműen túllépjék. Ugyanezen bíróság szerint az alapügyben tárgyalthoz hasonló, a szokásos működésnek megfelelő leszállás kizárja a baleset megállapítását.

19 Az ezen ítélettel szemben YL által benyújtott felülvizsgálati kérelem tárgyában eljáró Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) úgy véli, hogy egy durva leszállás még a légi jármű szokásos működési körén belül történik, ha a légi jármű futóművének és a tartóelemeinek terhelése a repülőgépgyártó által meghatározott határértékek alatt marad, amelyek túllépése esetén a repülőgép műszaki vizsgálata szükséges. Az eljáró bírósági tanács szerint ebben az összefüggésben „durvának” az olyan leszállás minősül, amelyet – a „lágy” leszállással ellentétben – nem csillapít teljes mértékben a repülőgép futóműve, és az utasok számára egyértelműen érezhető.

20 Ebben az összefüggésben az említett bíróság arra keresi a választ, hogy az érintett légi járműnek még a szokásos működési körén belül történő durva leszállása minősíthető-e „előre nem látható, az akarattól független, kárt okozó eseménynek”, és így a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett, a Bíróság által a 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítéletében (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35. pont) értelmezett „baleset” fogalma alá tartozik-e.

21 Első megközelítésben az olyan durva leszállás, mint amelyről az alapügyben szó van, amely – bár a légi jármű szokásos működési körén belül történik – az utas számára hirtelen és váratlanul következik be, és szerinte testi sérüléseket okoz neki, e rendelkezés értelmében „balesetnek” minősül. A kérdést előterjesztő bíróság tehát azt a kérdést veti fel, hogy a jelen ítélet előző pontjában említett kritériumokat az érintett utas szempontjából kell-e értékelni, abban az értelemben, hogy minden olyan esemény előre nem láthatónak minősül, amely váratlanul következik be, és amelyre az utas nem számít. E bíróság szerint úgy tűnik, hogy a 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítéletben (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35. pont) a „váratlan” szó helyett az „előre nem látható” kifejezés használata azt jelzi, hogy meg kell állapítani, hogy a szóban forgó eseményt az érintett utas előre látta-e.

22 Második megközelítésben azonban egy durva leszállás csak akkor minősíthető a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetnek”, ha a repülőgépgyártó által légi jármű futóművének és tartóelemeinek terhelhetőségére vonatkozóan megadott határértékeket egyértelműen túllépik. E megközelítés szerint a légi fuvarozó e rendelkezés alapján fennálló felelőssége akkor sem

állapítható meg a légi jármű szokásos működési körén belüli események fennállása esetén, ha azok az érintett utas számára hirtelen és váratlanul következnek be, valamint testi sérüléseket okoznak. Ha ilyen esetben az utas testi sérülést szenved, azt általában az érintett utas betegségre irányuló speciális hajlama magyarázza, amely nem tartozhat a légi fuvarozó felelősségi körébe.

23 E körülmények között az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„A [Montreali 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?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

Az elfogadhatóságról

24 Az Altenrhein Luftfhart azt állítja, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatatlan, mivel a kérdést előterjesztő bíróság által említett nemzeti ítélkezési gyakorlat és a Bíróság által a 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítéletben (C-532/18, EU:C:2019:1127) adott meghatározás lényegében a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése szerinti „baleset” fogalmának ugyanazon értelmezését fogadja el. Az alapeljárás kimenetele szempontjából tehát „acte clair”-ről van szó, mivel a kérdést előterjesztő bíróság helyesen ismertette és alkalmazta a Bíróság által értelmezett ezen fogalmat annak megállapításakor, hogy a légi jármű szokásos működési körén belül történő leszállás nem minősül e rendelkezés értelmében balesetnek.

25 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bíróság és a nemzeti bíróságok között az EUMSZ 267. cikk alapján létrehozott együttműködés keretében kizárólag az alapügyben eljáró és a meghozandó bírósági határozatért felelős nemzeti bíróság feladata, hogy az ügy sajátosságaira tekintettel megítélje mind az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szükségességét az ügydöntő határozat meghozatala szempontjából, mind a Bíróság elé terjesztett kérdések relevanciáját. Következésképpen, amennyiben a feltett kérdések az uniós jog értelmezésére vonatkoznak, a Bíróság főszabály szerint köteles határozatot hozni (2020. július 9-i Vueling Airlines ítélet, C-86/19, EU:C:2020:538, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

26 Ebből az következik, hogy a nemzeti bíróság által saját hatáskörében megállapított jogszabályi és ténybeli háttér alapján – amelynek helytállóságát a Bíróság nem vizsgálhatja – az uniós jog értelmezésére vonatkozóan előterjesztett kérdések releváns voltát vélelmezni kell. A Bíróság csak akkor tagadhatja meg a nemzeti bíróság által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem elbírálását, ha az uniós jog kért értelmezése nyilvánvalóan semmilyen összefüggésben nincs az alapügy tényállásával vagy tárgyával, ha a probléma hipotetikus jellegű, vagy ha nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli vagy jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson (2020. július 9-i Vueling Airlines ítélet, C-86/19, EU:C:2020:538, 21. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

27 Márpedig semmi esetre sem tilos a nemzeti bíróság számára, hogy olyan kérdést terjesszen előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé, amelynek megválaszolásával kapcsolatban az alapeljárás valamelyik fele szerint nem merül fel észszerű kétség. Így még ha feltételezzük is, hogy ez a helyzet, ez a kérdés akkor sem válik elfogadhatatlanná (2011. december 1-jei Painer ítélet, C-145/10, EU:C:2011:798, 64. és 65. pont; 2020. július 9-i Vueling Airlines ítélet, C-86/19, EU:C:2020:538, 22. pont).

28 A jelen ügyben, mivel nem kétséges, hogy az előterjesztő bíróság által feltett kérdés az előtte folyamatban lévő jogvita megoldása szempontjából releváns, és e bíróság pontosította, hogy álláspontja szerint nem áll fenn „acte clair” helyzet, ezért végső fokon eljáró bíróságként köteles előzetes döntéshozatal céljából a Bírósághoz fordulni, az előterjesztett kérdést elfogadhatónak kell nyilvánítani.

Az ügy érdeméről

29 Az előterjesztő bíróság kérdésével lényegében arra vár választ, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy annak ellenére is az e rendelkezésben szereplő „baleset” fogalma alá tartozik az érintett utas által előre nem látható eseményként érzékelt durva leszállás, hogy az érintett légi jármű szokásos működési körén belül történt.

30 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy a 2027/97 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének megfelelően az Unió légi fuvarozóinak az utasok és poggyászaik tekintetében fennálló felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.

31 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint továbbá az Unióra is alkalmazandó általános nemzetközi jognak megfelelően – amint azt a szerződések jogáról szóló, 1969. május 23-i Bécsi Egyezmény *(Recueil des traités des Nations unies*, 1155. kötet, 331. o.) 31. cikke kodifikálja – a Montreali Egyezményhez hasonló nemzetközi szerződéseket jóhiszeműen, szövegük összefüggéseinek szokásos értelme szerint, valamint tárgyuk és céljuk figyelembevételével kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítélet, C-532/18, EU:C:2019:1127, 31. pont; 2020. július 9-i Vueling Airlines ítélet, C-86/19, EU:C:2020:538, 27. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

32 A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdéséből az következik, hogy a légi fuvarozói felelősség fennállásához az szükséges, hogy az utas halálát vagy testi sérülését okozó esemény „balesetnek” minősüljön, és a repülőgép fedélzetén, illetve a beszállással vagy kiszállással kapcsolatos műveletek során következzen be.

33 A Bíróság a 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítéletben (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35. pont) megállapította, hogy a „baleset” fogalmát a szokásos értelemben úgy kell érteni, mint amely előre nem látható, az akarattól független, kárt okozó esemény.

34 A kérdést előterjesztő bíróság által adott, a jelen ítélet 20–22. pontjában ismertetett információkból kitűnik, hogy az előterjesztő bíróság elsősorban arra keresi a választ, hogy egy kárt okozó eseménynek ezen ítélkezési gyakorlat értelmében „előre nem láthatónak”, és ebből következően a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében „balesetnek” való minősítését az érintett utas szempontjából, vagy pedig a légi jármű szokásos működési körének figyelembevételével kell-e elvégezni.

35 Az előző pontban említett fogalmaknak az egyes utasok nézőpontjára alapított értelmezését eleve el kell utasítani. Mivel a nézőpontok és elvárások utasonként változóak lehetnek, ez az értelmezés paradox eredményre vezethetne, ha ugyanazt az eseményt egyes utasok tekintetében „előre nem láthatónak”, és ennélfogva „balesetnek” minősítenék, más utasok esetében pedig nem.

36 A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében szereplő „baleset” fogalmának olyan értelmezése, amely szerint a szóban forgó esemény előre nem látható jellegének értékelése kizárólag az érintett utas ezen eseményre irányuló észlelésétől függ, végső soron ezt a fogalmat észszerűtlen módon a légi fuvarozók kárára terjesztheti ki. Igaz ugyan, hogy a Montreali Egyezmény preambulumának harmadik bekezdése szerint az egyezményben részes államok, tudatában annak, „hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének a biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre”, úgy határoztak, hogy a légi fuvarozók objektív felelősségi rendszerét hozzák létre, ez a rendszer – amint az a Montreali

Egyezmény preambulumának ötödik bekezdéséből is következik – azt követeli meg, hogy megőrizzék az „érdekek méltányos egyensúlyát”, különösen a légi fuvarozók és az utasok érdekei tekintetében (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítélet, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

37 Az érintett légi jármű üzemben tartásra vonatkozó alapvető követelményeket illetően azonban emlékeztetni kell arra, hogy a 216/2008 rendelet IV. mellékletének 1.b. pontja értelmében a repülést úgy kell végrehajtani, hogy a repülés előkészítésére és végrehajtására vonatkozóan a repülési kézikönyvben, illetve ahol az üzembentartási kézikönyv megléte szükséges, ott az abban meghatározott üzembentartási eljárásokat betartsák. A melléklet 4.a. pontja továbbá úgy rendelkezik, hogy a légi járművet a légi alkalmasságára vonatkozó dokumentumokkal és az elfogadott repülési kézikönyvében vagy más ezzel egyenértékű dokumentumban rögzített összes üzembentartási eljárással és korlátozással összhangban kell üzemeltetni.

38 Az említett melléklet 4.c. pontja szerint pedig a repülés csak akkor kezdhető meg, illetve folytatható, ha a légi jármű tervezett teljesítménye, figyelembe véve a teljesítményszintjét lényegesen befolyásoló minden tényezőt, lehetővé teszi a repülés minden fázisának a megfelelő távolságokon/területeken belül, és az akadályok megfelelő távolságban történő kikerülésével történő végrehajtását a tervezett üzemi tömeg mellett. A többek között a légi jármű leszállását lényegesen befolyásoló teljesítménytényezők közé tartoznak különösen az üzembentartási eljárások, valamint a felszállási/leszállási terület mérete, lejtése és állapota. Ugyanezen melléklet 4.c.1 pontjának megfelelően ezeket a teljesítménytényezőket közvetlenül, üzembentartási paraméterekkel, vagy pedig közvetetten, tűréshatárok vagy sávok megadásával kell figyelembe venni, amelyeket a légi jármű teljesítményadatainak programozásakor lehet megállapítani.

39 A jelen ítélet 37. és 38. pontjában ismertetett rendelkezések tiszteletben tartásának célja a szóban forgó légi jármű repülési kézikönyvében vagy bármely más ezzel egyenértékű, légi alkalmasságra vonatkozó dokumentumában rögzített alkalmazandó eljárásoknak és korlátozásoknak megfelelően, a légi járművek üzemeltetésére vonatkozó szakmai szabályokat és bevált gyakorlatokat figyelembe véve végzett leszállás biztosítása, még akkor is, ha egyes utasok a leszállást a vártnál durvábbnak érzik.

40 Következésképpen az olyan leszállás, amely nem lépi túl a szóban forgó légi járműre alkalmazandó eljárásokban előírt határértékeket, köztük a leszállást lényegesen befolyásoló teljesítménytényezőkre vonatkozó tűréshatárokat és sávos értékeket, és amely ezen eljárásoknak megfelelően, a légi járművek üzemeltetésére vonatkozó szakmai szabályokat és bevált gyakorlatokat figyelembe véve történik, nem tekinthető „előre nem láthatónak” a „baleset” bekövetkezésére vonatkozóan a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében előírt feltétel értékelésekor.

41 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a kérdést előterjesztő bíróság szerint a Sankt Gallen / Altenrhein repülőtéren az alapeljárásban tárgyalthoz hasonló durva leszállás a repülőtér hegyvidéki fekvése miatt biztonságosabb. Szintén e bíróság szerint az alapügyben szereplő leszállást illetően nem állapítottak meg hibát a pilóta részéről, mivel a fedélzeti adatrögzítő a maximális 2 *g-s* határértéknél alacsonyabb, 1,8 *g* függőleges terhelést rögzített, amelyet a repülőgépgyártó előírásai szerint az érintett légi jármű futóműve és tartóelemei képesek elbírni.

42 Márpedig – nem érintve az alapjogvitában szereplő leszállás bekövetkeztének valamennyi, a kérdést előterjesztő bíróság által vizsgálandó körülményét – az előző pontban meghatározott feltételek mellett bekövetkező leszállás – függetlenül attól, hogy az utas azt szubjektíve hogyan érzékelte – nem tekinthető a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett balesetnek, és ezért nem állapítható meg e rendelkezés alapján a légi fuvarozó felelőssége.

43 A fenti megfontolásokra tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a „baleset” e rendelkezésben szereplő fogalma nem terjed ki az olyan leszállásra, amely a szóban forgó légi járműre alkalmazandó

üzembentartási eljárásoknak és korlátozásoknak, köztük a leszállást lényegesen befolyásoló teljesítménytényezőkre vonatkozó tűréshatároknak és sávos értékeknek megfelelően, valamint a légi járművek üzemeltetésére vonatkozó szakmai szabályokat és bevált gyakorlatokat figyelembe véve történik, még akkor sem, ha az érintett utas a leszállást előre nem látható eseménynek érzékeli.

A költségekről

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

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

A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és a nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal jóváhagyott egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a „baleset” e rendelkezésben szereplő fogalma nem terjed ki az olyan leszállásra, amely a szóban forgó légi járműre alkalmazandó üzembentartási eljárásoknak és korlátozásoknak, köztük a leszállást lényegesen befolyásoló teljesítménytényezőkre vonatkozó tűréshatároknak és sávos értékeknek megfelelően, valamint a légi járművek üzemeltetésére vonatkozó szakmai szabályokat és bevált gyakorlatokat figyelembe véve történik, még akkor sem, ha az érintett utas a leszállást előre nem látható eseménynek érzékeli.

Aláírások