A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2022. június 2.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – Montreali Egyezmény – A 17. cikk (1) bekezdése – A légi fuvarozók felelőssége az utasok haláláért vagy az általuk elszenvedett sérülésekért – A halált vagy a sérülést okozó »baleset« fogalma – A kiszállás során bekövetkező testi sérülések – 20. cikk – A légi fuvarozó felelősség alóli mentesülése – A károsult utas »kárt okozó, vagy ahhoz hozzájáró gondatlanságának, egyéb jogtalan magatartásának vagy mulasztásának« fogalma – A kiszálláshoz használt mobil lépcső korlátjába nem kapaszkodó utas elesése”

A C-589/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2020. november 10-én érkezett, 2020. szeptember 15-i határozatával terjesztett elő

JR

és

az **Austrian Airlines AG**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Jürimäe tanácselnök, N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (előadó) és M. Gavalec bírák,

főtanácsnok: N. Emiliou,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– JR képviseletében F. Raffaseder Rechtsanwalt,

– az Austrian Airlines AG képviseletében C. Krones Rechtsanwalt,

* Az eljárás nyelve: német.

– a német kormány képviseletében J. Möller, M. Hellmann és U. Kühne, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében G. Braun, K. Simonsson és G. Wilms, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2022. január 20-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

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 (a továbbiakban: Montreali Egyezmény) 17. cikke (1) bekezdésének és 20. cikkének az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet JR és az Austrian Airlines AG légi fuvarozó között, JR e fuvarozó által üzemeltetett légi járatból történő kiszállása során bekövetkezett esése okozta testi sérülések miatt 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:

„[A szerződő felekként szereplő államok felismerik,] hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének a biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre,

[…]

[…] 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 Ezen 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.”

5 Az említett egyezmény „Mentesítés” című 20. cikke értelmében:

„Amennyiben 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.[…]”

Az uniós jog

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

„[…] [az Unió] légifuvarozói mentesülhetnek a felelősség alól, ha a kár az érintett utas hibájából következett be”.

7 E rendelet 2. cikkének (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

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

8 A 889/2002 rendelet (10) és (18) preambulumbekezdése szerint:

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

[…]

(18) A tagállamok felelősek az ilyen rendelkezések meghozataláért olyan mértékben, amennyiben további szabályok szükségesek a Montreali Egyezmény végrehajtásához a 2027/97/EK rendelet hatálya alá nem tartozó kérdésekben.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

9 2019. május 30-án JR házastársával és kétéves fiával együtt Szalonikiből (Görögország) Bécs-Schwechatba (Ausztria) utazott egy, az Austrian Airlines által üzemeltetett járaton.

10 A Bécs-Schwechat repülőtéren a légi járműből a mindkét oldalán korláttal ellátott, mobil utaslépcsőn történő kiszálláskor a mindkét kezében egy–egy kerekes kézipoggyászt tartó JR házastársa majdnem elesett a lépcső alsó harmadán. Ugyanazon a helyen JR, aki jobb kezében a kézitáskáját tartotta, a fiát pedig a bal karjára vette, elesett. Ezen esés következtésben többek között eltört JR bal alkarja.

11 JR keresetet indított az Austrian Airlines ellen a Bezirksgericht Schwechat (schwechati körzeti bíróság, Ausztria) előtt, 4675 euró kártérítés kamattal és költségekkel növelt összegének megfizetése iránt. Azt állította, hogy az említett lépcső nem felel meg az Austrian Airlines azon

szerződéses kötelezettségének, hogy biztosítsa az utasainak védelmét és biztonságát, mivel különös elővigyázatosság ellenére esett el, amikor lement a szóban forgó lépcsőn, miután látta, hogy házastársa majdnem elesett. Mindazonáltal amiatt esett el, hogy a fedetlen lépcső a szemerkélő eső miatt nedves időjárás okán túl csúszóssá vált. JR hozzátette, hogy az a lépcsőfok, amelyen elcsúszott, olajos és szennyezett is volt.

12 Az Austrian Airlines a maga részéről úgy érvelt, hogy a szóban forgó lépcsőfok felszíne lyukacsos vagy barázdált felülettel volt ellátva, amely lehetővé tette a víz gyors elfolyását, így e lépcső nem volt csúszós. Nem szegte meg tehát a védelemre és gondosságra vonatkozó szerződéses kötelezettségeit, és nem járt el vétkesen vagy jogellenesen. JR esése a saját magatartásának tudható be, mivel nem használta az említett lépcső egyik korlátját sem, még annak megállapítását követően sem, hogy házastársa majdnem elesett. Egyébiránt orvosi tanács ellenére JR – a kár korlátozására irányuló kötelezettségét megsértve – megtagadta, hogy azonnali kezelésben részesüljön a repülőtérhez közel álló kórházban, és csak 2019. május 30-án este vett igénybe kezelést, ami súlyosbíthatta sérüléseit.

13 2020. március 15-i ítéletével a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) megállapította, hogy a szóban forgó légi jármű utasainak egy része JR előtt ugyanazt a mobil utaslépcsőt vette igénybe, mint ez utóbbi, és egyikük sem panaszkodott arról, hogy e lépcső egy része csúszós lett volna, és senki sem esett el. E bíróság különösen azt emelte ki, hogy az említett lépcső fémből készült, és nem volt fedett, mivel a Bécs-Schwechat repülőtér nem rendelkezett fedett lépcsőkkel, és annak lépcsőfokai kellően szélesek voltak ahhoz, hogy két személy egymás mellett le tudjon menni, és e lépcsőfokok fém hullámlemezből készült felülete különösen csúszásmentessé tette azokat, valamint tanúsított és a Technischer Überwachungsverein (műszaki vizsgálati központ, Ausztria) által vizsgált eszközről van szó. Az említett bíróság megállapította, hogy a szóban forgó lépcsőn nem volt észlelhető semmilyen hiba vagy károsodás, és hogy ha az említett lépcsőfokok nedvesek is voltak, nem voltak csúszósak, olajosak, zsírosak vagy általában szennyezettek, csupán az utolsó három lépcsőfokon volt néhány ismeretlen állagú, pontszerű szennyeződés. Ebből azt a következtetést vonta le, hogy nem lehet meghatározni azokat az okokat, amelyek miatt JR elesett.

14 Ugyanezen bíróság az Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (általános polgári törvénykönyv) 1295. §-ának (1) bekezdése alapján elutasította a JR által indított keresetet, lényegében azt megállapítva, hogy az Austrian Airlines nem sértette meg az utasai biztonságának biztosítására irányuló járulékos kötelezettségét, és JR semmilyen óvintézkedést nem tett az esésének elkerülése érdekében.

15 A JR által ezen ítélettel szemben benyújtott fellebbezést elbíráló Landesgericht Korneuburgnak (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) kétségei vannak afelől, hogy egyrészt JR esése a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett és a Bíróság által a 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítéletben (C-532/18, EU:C:2019:1127) értelmezett „baleset” fogalmába tartozik-e. E bíróság szerint ebből az ítéletből az következik, hogy e fogalom kiterjed minden olyan helyzetre, amely a légi jármű fedélzetén, vagy bármely beszállási vagy kiszállási művelet során keletkezik, amikor az utasok ellátására használt tárgy testi sérülést okozott az utasnak, anélkül hogy szükséges lenne annak vizsgálata, hogy e helyzetek a légi közlekedésben rejlő veszélyből erednek-e. Márpedig az alapügyben szóban forgó helyzet különbözik az említett ítélet alapjául szolgáló ügyben szereplő helyzettől, mivel JR esését nem ilyen tárgy okozta.

16 Másrészt az említett bíróság úgy véli, hogy JR legalábbis hozzájárult az eleséséhez, mivel nem kapaszkodott az utasok rendelkezésére bocsátott mobil utaslépcső egyik korlátjába sem, annak ellenére, hogy látta, hogy a házastársa közvetlenül előtte majdnem elesett. Ugyanezen bíróságban tehát felmerül a kérdés, hogy a Montreali Egyezmény 20. cikke értelmében ez az egyidejű vétkesség olyan módon „háttérbe szorítja-e” az Austrian Airlinesnak az ezen egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése szerinti felelősségét, hogy a felelősség „megszűnik”.

17 E körülmények között a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni [a Montreali Egyezmény] 17. cikkének (1) bekezdését, hogy az e rendelkezés értelmében vett »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, mindamellett a sérülést nem a Bíróság 2019. december 19-i [Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)] ítélete értelmében vett, az utasok kiszolgálására használt tárgy okozta, a lépcső nem volt hibás, és különösen nem volt csúszós sem?

2) Úgy kell-e értelmezni a [Montreali Egyezmény] 20. cikkét, hogy a légi fuvarozó esetleges felelőssége teljes egészében megszűnik, ha az [első kérdésben] ismertetetthez hasonló körülmények állnak fenn, és az utas az elesés időpontjában nem kapaszkodott a lépcső korlátjába?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

18 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a „baleset” e rendelkezés értelmében vett fogalmába tartozik az olyan helyzet, amelyben egy utas a légi jármű utasainak kiszállása érdekében rendelkezésre bocsátott mobil utaslépcsőn megállapítható ok nélkül elesik és megsérül, ideértve azt az esetet is, ha az érintett légi fuvarozó nem mulasztotta el az e tekintetben fennálló gondossági és biztonsági kötelezettségeit.

19 Az említett rendelkezés értelmében a légi 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.

20 A Bíróság már megállapította, hogy a „baleset” fogalma a szokásos jelentése szerint, és azon összefüggésben, amelybe e fogalom illeszkedik, úgy értendő, mint egy nem szándékos, káros és előre nem látható esemény, és hogy az említett fogalom nem követeli meg, hogy a kár a légi közlekedésre jellemző kockázat megvalósulása okán következzen be, vagy hogy kapcsolat álljon fenn a „baleset” és a légi jármű üzemeltetése vagy mozgása között (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítélet, C-532/18, EU:C:2019:1127, 34., 35. és 41. pont).

21 A Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének ezen értelmezése összhangban áll az egyezmény célkitűzéseivel, amely – amint az ezen egyezmény preambulumának harmadik és ötödik preambulumbekezdéséből kitűnik – a légi fuvarozók objektív felelősségi rendszere révén

„a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének a biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre”, miközben megőrzi a légi fuvarozók és az utasok „érdeke[inek] méltányos egyeztetését [helyesen: egyensúlyát]” (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítélet, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36. pont).

22 Ily módon, amennyiben egy utas a légi jármű utasainak kiszállása érdekében rendelkezésre bocsátott mobil utaslépcsőn elesik és megsérül, ez az esés a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetnek” minősül. Az a körülmény, hogy az érintett légi fuvarozó e tekintetben nem sértette meg a gondossági és biztonsági kötelezettségeit, nem kérdőjelezheti meg e minősítést.

23 Amint ugyanis a főtanácsnok az indítványának 40. pontjában megjegyezte, e fuvarozó e rendelkezés alapján fennálló felelősségének megállapításához elegendő, ha az utas halálát vagy testi sérülését okozó baleset a légi jármű fedélzetén, vagy a beszállással vagy kiszállással kapcsolatos műveletek során következik be. E felelősség tehát nem függhet az említett fuvarozó vétkességétől vagy gondatlanságától.

24 Következésképpen az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az olyan helyzet, amelyben egy utas a légi jármű utasainak kiszállása érdekében rendelkezésre bocsátott mobil utaslépcsőn megállapítható ok nélkül elesik, és megsérül, az e rendelkezés értelmében vett „baleset” fogalma alá tartozik, még akkor is, ha az érintett légi fuvarozó nem sértette meg az e tekintetben fennálló gondossági és biztonsági kötelezettségét.

A második kérdésről

25 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a Montreali Egyezmény 20. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy amennyiben az utasnak kárt okozó baleset a légi jármű utasainak kiszállása érdekében rendelkezésre bocsátott mobil utaslépcsőn megállapítható ok nélkül történő eleséséből áll, az a körülmény, hogy ez az utas az elésésekor nem kapaszkodott e lépcső korlátjába, az említett utasnak az ezen rendelkezés értelmében vett, általa elszenvedett kárt okozó, vagy ahhoz hozzájáró gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása bizonyítékának minősülhet, és ezáltal ugyanezen utas vonatkozásában mentesíti az érintett légi fuvarozót a felelősség alól.

26 A Montreali Egyezmény 20. cikkének első mondata értelmében amennyiben a légi 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, e 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.

27 Azt az elvet, amely szerint az Unió légi fuvarozói mentesülhetnek az érintett utas vétkessége esetén fennálló felelősségük alól, a 2027/97 rendelet (9) preambulumbekezdése is megfogalmazza.

28 Amint azt a Bíróság már megállapította, a Montreali Egyezmény 20. cikkében előírt azon lehetőség, hogy a légi fuvarozót mentesítsék a felelősség alól, vagy korlátozzák az ezen egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetből” eredő kárt elszenvedő utassal szemben

fennálló, őt terhelő kártérítési kötelezettségét, a légi fuvarozók és az utasok „érdekei” jelen ítélet 21. pontjában hivatkozott „méltányos egyensúlyának” a megőrzésére irányul (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítélet, C-532/18, EU:C:2019:1127, 39. pont).

29 Tekintettel arra, hogy a Montreali Egyezmény és a 2027/97 rendelet az ezen egyezmény 20. cikkének első mondatának alkalmazása szempontjából nem ír elő különös rendelkezéseket a légi fuvarozóra háruló, a kártérítést követelő személy vagy azon személy, akitől a kártérítést követelő személy jogai származnak, gondatlanságának, egyéb jogtalan magatartásának vagy mulasztásának bizonyítására vonatkozó teher tekintetében, a kérdést előterjesztő bíróságnak az eljárási autonómia elvével összhangban, amelyre különösen a 889/2002 rendelet (18) preambulumbekezdése utal, a nemzeti jog releváns szabályait kell alkalmaznia, feltéve hogy ezek a szabályok megfelelnek a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatában meghatározott egyenértékűség és tényleges érvényesülés elvének (lásd analógia útján: 2020. július 9-i Vueling Airlines ítélet, C-86/19, EU:C:2020:538, 38–40. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

30 Ennek keretében a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak meghatározása, hogy az érintett légi fuvarozó bizonyította-e az érintett utas gondatlanságát, cselekményét vagy mulasztását, és adott esetben értékelnie kell, hogy e gondatlanság, cselekmény vagy mulasztás milyen mértékben okozott vagy járult hozzá az ezen utas által elszenvedett kárhoz annak érdekében, hogy e tekintetben mentesítse e fuvarozót az említett utassal szembeni felelőssége alól, figyelembe véve azon körülmények összességét, amelyek között e kár bekövetkezett.

31 Különösen, a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott azon körülmény, hogy az érintett utas nem kapaszkodott az utasok kiszállása érdekében rendelkezésre bocsátott mobil utaslépcső korlátjába, kétségtelenül alkalmas arra, hogy az ezen utas által elszenvedett testi sérüléseket okozza, vagy ahhoz hozzájáruljon. Ezen értékelés keretében azonban a nemzeti bíróság nem hagyhatja figyelmen kívül azt a tényt, hogy a kiskorú gyermekkel utazó utasnak gondoskodnia kell a kiskorú gyermek biztonságáról is, ami arra késztetheti ezt az utast, hogy ne kapaszkodjon ilyen korlátba, vagy felhagyjon azzal, annak érdekében, hogy meghozza a gyermek biztonsága sérelmének elkerüléséhez szükséges intézkedéseket.

32 Ami – a Montreali Egyezmény 20. cikke első mondatának alkalmazásában – az érintett utas gondatlanságának, más cselekményének vagy mulasztásának bizonyítékaként a kérdést előterjesztő bíróság által szintén hivatkozott azon körülményt illeti, hogy ez az utas észlelte, hogy közvetlenül előtte házastársa majdnem elesett a szóban forgó lépcsőn, nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy az említett utas azt állítja, hogy az ilyen fenyegető esés észlelése arra késztette, hogy különösen óvatos legyen, amikor lemegy az említett lépcsőn. Mindazonáltal e bíróságnak a nemzeti jog alkalmazandó szabályaira tekintettel meg kell vizsgálnia ezen állítás jelentőségét, a jelen ítélet 29. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlatnak megfelelően.

33 Ugyanígy nem zárható ki, hogy az a körülmény, hogy a sérült utas azonnal lemondott arról, hogy a baleset bekövetkeztét követően ellátásban részesüljön, hozzájárult az általa elszenvedett testi sérülések súlyosbításához. Ugyanakkor, amint arra a főtanácsnok az indítványának 76. pontjában rámutatott, ebben az összefüggésben azt is figyelembe kell venni, hogy közvetlenül e baleset bekövetkezte után mennyire tűnt súlyosnak a sérülés, valamint az ezen utasnak az orvosi szolgálat által a helyszínen az orvosi ellátás elhalasztásával és az ilyen ellátások közelben való elérhetőségével kapcsolatban adott információkat.

34 A fenti megfontolásokra tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a Montreali Egyezmény 20. cikkének első mondatát úgy kell értelmezni, hogy amennyiben az utasnak kárt okozó baleset a légi jármű utasainak kiszállása érdekében rendelkezésre bocsátott mobil utaslépcsőn megállapítható ok nélkül történő eleséséből áll, a légi fuvarozó csak akkor mentesülhet az ezen utassal szemben fennálló felelőssége alól, ha a kár bekövetkezésének összes körülményére tekintettel a fuvarozó a nemzeti jog alkalmazandó szabályaival összhangban, valamint az egyenértékűség és a tényleges érvényesülés elvének tiszteletben tartása mellett bizonyítja, hogy e rendelkezés értelmében az említett utas gondatlan vagy más jogellenes cselekménye vagy mulasztása okozta az általa elszenvedett kárt, vagy hozzájárult ahhoz.

A költségekről

35 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 (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

1) **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 az olyan helyzet, amelyben egy utas a légi jármű utasainak kiszállása érdekében rendelkezésre bocsátott mobil utaslépcsőn megállapítható ok nélkül elesik, és megsérül, az e rendelkezés értelmében vett „baleset” fogalma alá tartozik, még akkor is, ha az érintett légi fuvarozó nem sértette meg az e tekintetben fennálló gondossági és biztonsági kötelezettségét.**

2) **A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-i Montreali Egyezmény 20. cikkének első mondatát úgy kell értelmezni, hogy amennyiben az utasnak kárt okozó baleset a légi jármű utasainak kiszállása érdekében rendelkezésre bocsátott mobil utaslépcsőn megállapítható ok nélkül történő eleséséből áll, a légi fuvarozó csak akkor mentesülhet az ezen utassal szemben fennálló felelőssége alól, ha a kár bekövetkezésének összes körülményére tekintettel a fuvarozó a nemzeti jog alkalmazandó szabályaival összhangban, valamint az egyenértékűség és a tényleges érvényesülés elvének tiszteletben tartása mellett bizonyítja, hogy e rendelkezés értelmében az említett utas gondatlan vagy más jogellenes cselekménye vagy mulasztása okozta az általa elszenvedett kárt, vagy hozzájárult ahhoz.**

Aláírások