



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2019. december 19.\*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – Montreali Egyezmény – A 17. cikk (1) bekezdése – A légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelőssége – A »baleset« fogalma – Légi jármű repülés közben – Ülészhez rögzített tálcára helyezett kávéspohár felborulása – Az utasnak okozott testi sérülések”

A C-532/18. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2018. augusztus 14-én érkezett, 2018. június 26-i határozatával terjesztett elő

a GN, törvényes képviselője: HM

és

ZU mint a Niki Luftfahrt GmbH felszámolóbiztos

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

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

főtanácsnok: H. Saugmandsgaard Øe,

hivatalvezető: M. Krausenböck, tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2019. június 19-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a HM által törvényesen képviselt GN képviselőjében G. Rößler Rechtsanwalt,
- ZU mint a Niki Luftfahrt GmbH felszámolóbiztos képviselőjében U. Reisch Rechtsanwältin,
- a francia kormány képviselőjében A.-L. Desjonquères és I. Cohen, meghatalmazotti minőségben,
- a lengyel kormány képviselőjében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében G. Braun és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2019. szeptember 26-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

\* Az eljárás nyelve: német.

meghozta a következő

### Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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 (a továbbiakban: Montreali Egyezmény) 17. cikke (1) bekezdésének értelmezésére vonatkozik, amely egyezmény az Európai Unió tekintetében 2004. június 28-án lépett hatályba.
- 2 E kérelmet az apja, HM által törvényesen képviselt GN és ZU mint a Niki Luftfahrt GmbH légitársaság felszámolóbiztosza között azon kártérítés és kamat fizetése iránti kérelem tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő, amelyet ez előbbi nyújtott be az ez utóbbi által üzemeltetett járaton elszenvedett égési sérülések okán.

### Jogi háttér

#### *A nemzetközi jog*

- 3 A Montreali Egyezmény preambulumának harmadik bekezdésében 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”.
- 4 E preambulum ötödik bekezdése kimondja:  
„[...] [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 megvalósításához”.
- 5 A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése előírja:  
„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 A Montreali Egyezmény 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. 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 A Montreali Egyezmény 21. cikke ekképp rendelkezik:

„(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 A Montreali Egyezmény 29. cikke értelmében:

„Utasok, poggyász és teherszállítmány szállítása esetén – bármilyen jogalapú – kártérítési per kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség 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 nem behajtható.”

**Az uniós jog**

9 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).

10 A 889/2002 rendelet (7) és (10) preambulumbekkezdése szerint:

„(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.”

11 A 2027/97 rendelet 2. cikkének (2) bekezdése előírja:

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

12 E rendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében:

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

## Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 13 2015-ben az felperes, az akkor 6 éves GN apja, HM mellett ülve utazott egy légi jármű fedélzetén. A Mallorca (Spanyolország) és Bécs (Ausztria) közötti e járatot a fuvarozó, a Niki Luftfahrt üzemeltette.
- 14 A repülés alatt HM számára egy pohárban forró kávét szolgáltak fel, amely a HM előtt lévő lehajtható tálcára helyezve GN jobb combjára és mellkasára ömlött, másodfokú égési sérüléseket okozva neki.
- 15 Azt nem lehetett megállapítani, hogy a kávéspohár azon lehajtható tálca hibája miatt borult-e fel, amelyre azt helyezték, vagy a repülőgép remegése miatt.
- 16 A törvényesen az apja által képviselt felperes a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján arra irányuló kérelmet nyújtott be, hogy a már felszámolás alatt lévő fuvarozót kötelezzék a neki okozott kár megfizetésére, mintegy 8 500 euró összegben.
- 17 Az alperes arra hivatkozik, hogy mivel nem történt baleset, felelőssége nem állapítható meg az említett rendelkezés alapján. Nem hirtelen és váratlan esemény vezetett ugyanis ahhoz, hogy a kávéspohár megcsúszott és tartalma kiömlött. A felperes szerint a „balesetnek” a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdése értelmében vett fogalma megköveteli, hogy a légi közlekedésre jellemző kockázat álljon fenn, amely feltétel a jelen ügyben nem teljesült.
- 18 2015. december 15-i ítéletében a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) helyt adott a felperes kártérítési kérelmének. E bíróság úgy ítélte meg, hogy a GN-nek okozott károk egy külső cselekményből eredő szokatlan eseményre vezethetők vissza.
- 19 Az említett bíróság megállapította, hogy a légi közlekedésre jellemző kockázat valósult meg, tekintettel arra, hogy a légi jármű az üzemeltetése közben 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. Ugyanezen bíróság azt is megállapította, hogy az alperes vétkessége nem áll fenn, mert a forró italok pohártető nélküli edényben történő felszolgálása általánosan megszokott és társadalmilag megfelelő.
- 20 2016. augusztus 30-i ítéletében az Oberlandesgericht Wien (bécsi regionális felsőbbbíróság, Ausztria) hatályon kívül helyezte az elsőfokú ítéletet. E bíróság szerint a Montreali Egyezmény 17. cikke csak azokra a balesetekre vonatkozik, amelyeket a légi közlekedésre jellemző kockázatot okoz, a jelen ügyben pedig a felperes nem tudta ezt bizonyítani. E körülmények között kizárt az alperes felelőssége.
- 21 A felperes ezt követően felülvizsgálati kérelmet nyújtott be az Oberster Gerichtshofhoz (legfelsőbb bíróság, Ausztria) a fuvarozó felelőssége, illetve az elszenvedett kár megtérítése iránti kérelme megalapozottsága megállapításának céljából.
- 22 A kérdést előterjesztő bíróság szerint a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének értelmezése vitatott azon kérdést illetően, hogy a „balesetnek” az e rendelkezés értelmében vett fogalma arra az esetre korlátozódik-e, amikor a légi közlekedésre jellemző kockázat következik be. A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben két eltérő értelmezési megközelítést mutatja be.
- 23 Az első megközelítés szerint a „balesetnek” a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett fogalmába kizárólag azok a helyzetek tartoznak, amelyekben a légi közlekedésre jellemző kockázat következik be. E megközelítés szerint az szükséges, hogy a légi jármű jellegéből, állapotából vagy annak üzemeltetéséből, illetve a be- és kiszálláskor használt repüléstechnikai berendezésből eredő kockázat következzen be. Következésképpen ez azzal a következménnyel járna, hogy az alapügyben szereplőhöz hasonló azon balesetek, amelyek semmilyen kapcsolatban nem állnak a légiközlekedési tevékenységgel, és amelyek más körülmények között is előfordulhatnak, nem alapozzák meg a fuvarozó felelősségét, ami megfelel a Montreali Egyezményben részes államok

szándékának. A bizonyítási teher egyébiránt ebben az esetben a kárra hivatkozó személyre hárul. A jelen ügyben ez a megközelítés a felperes által benyújtott kereset elutasításához vezetne, mivel nem lehet meghatározni a baleset okát.

- 24 Ezzel szemben a másik megközelítés szerint nincs olyan követelmény, hogy a légi közlekedésre jellemző kockázat következzen be a fuvarozó felelősségének fennállásához. E megközelítés a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének megfogalmazásán alapul, amely nem határoz meg ilyen követelményt. Ezenfelül e követelmény elfogadása megfosztaná lényegétől az említett rendelkezésben előírt felelősségi rendszert. Ily módon ugyanis majdnem minden kár kizárható lenne, mivel azok más élethelyzetekben hasonlóképpen bekövetkezhetnek. Mindenesetre nincs semmi ok arra, hogy e megközelítés következményeként a légi fuvarozó korlátlan felelősségétől kelljen tartani, mivel a fuvarozó a Montreali Egyezmény 20. cikkének értelmében a sérült vétkessége esetén mentesül a felelősség alól.
- 25 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság előadja, hogy a szakirodalom egy része a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetnek” minősíti forró italoknak vagy ételeknek az utas testére történő borulását. A jelen ügyben e megközelítés az alperes felelősségének elismeréséhez vezetne.
- 26 A kérdést előterjesztő bíróság „köztes megoldásként” a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének egy olyan értelmezését is felvázolja, amely szerint a felelősség kizárólag azon a tényen alapul, hogy a baleset a légi jármű fedélzetén vagy a be- és kiszálláskor használt repüléstechnikai berendezések használata során következett be, anélkül, hogy szükséges lenne a légi közlekedésre jellemző valamely kockázat megvalósulására, azonban annak érdekében, hogy mentesüljön e felelősség alól, a légi fuvarozóra hárítja annak bizonyítása terhét, hogy nem állt fenn kapcsolat a légi jármű üzemeltetésével vagy jellegével. A jelen ügyben ez a megközelítés is az alperes felelősségének megállapításához vezetne, mivel a baleset okát nem lehetett megállapítani.
- 27 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. 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 kávé tartalmazó pohár tisztázatlan okból megcsúszik és felborul, amitől a légi utas égési sérüléseket szenved?”

#### **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről**

- 28 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését, hogy a „balesetnek” az e rendelkezés értelmében vett fogalmába tartozik egy légi jármű fedélzetén bekövetkező olyan helyzet, amelyben az utasok kiszolgálására használt tárgy testi sérülést okozott egy utasnak, és nem szükséges annak vizsgálata, hogy ez a baleset a légi közlekedésre jellemző kockázatból ered-e.
- 29 Előzetesen meg kell állapítani, hogy a légi fuvarozóknak az utasok és poggyászaik Unió területén történő légi szállítása tekintetében fennálló felelősségét illetően a jelen esetben alkalmazandó 2027/97 rendelet a Montreali Egyezmény releváns rendelkezéseit hajtja végre. E rendelet 3. cikkének (1) bekezdéséből elsősorban az következik, hogy az Unió légi fuvarozóinak az utasok és poggyászaik tekintetében fennálló felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza (lásd ebben az értelemben: 2010. május 6-i Walz ítélet, C-63/09, EU:C:2010:251, 18. pont).

- 30 Pontosítani kell, hogy a Montreali Egyezmény az Európai Uniót illetően 2004. június 28. óta van hatályban, és ezen időponttól kezdve szerves részét képezi az uniós jogrendnek, következésképpen a Bíróság hatáskörrel rendelkezik előzetes döntéshozatal címén annak értelmezésére (2018. április 12-i Finnair ítélet, C-258/16, EU:C:2018:252, 19. és 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 31 E tekintetben a szerződések jogáról szóló, 1969. május 23-i Bécsi Egyezmény (*Egyesült Nemzetek Szerződéseinek Tára*, 1155. kötet, 331. o.) – amely az Unióra is alkalmazandó általános nemzetközi jogot kodifikálja – 31. cikke pontosítja, hogy a szerződéseket jóhiszeműen, szövegük összefüggéseinek szokásos értelme szerint, valamint tárgyak és céljuk figyelembevételével kell értelmezni (2018. április 12-i Finnair ítélet, C-258/16, EU:C:2018:252, 21. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 32 Egyébiránt a Bíróság már megállapította, hogy a Montreali Egyezményben szereplő fogalmakat egységesen és autonóm módon kell értelmezni, így amikor előzetes döntéshozatal keretében értelmezi e fogalmakat, nem azokat a különböző értelmezéseket kell figyelembe vennie, amelyek azoknak az Unió tagállamai belső jogában tulajdoníthatók, hanem az Uniót kötelező általános nemzetközi jog értelmezési szabályait (lásd 2019. november 7-i Guaitoli és társai ítélet, C-213/18, EU:C:2019:927, 47. pont).
- 33 A jelen ügyben a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdéséből az következik, hogy ahhoz, hogy fennálljon a fuvarozó felelőssége, az utas halálát vagy testi sérülését „balesetnek” kell minősíteni, és annak a légi jármű fedélzetén, vagy a be- és kiszálláskor használt repülőtechnikai berendezések használata során kell bekövetkeznie.
- 34 Mivel a „baleset” fogalmát a Montreali Egyezmény egyáltalán nem határozza meg, e fogalomnak az azon összefüggésben szokásos értelmére kell utalni, amelybe az illeszkedik, ezen egyezmény tárgyára és az általa követett célkitűzésre figyelemmel.
- 35 A „baleset” fogalmát a szokásos értelemben úgy kell érteni, hogy az egy előre nem látható, az akarattól független, kárt okozó esemény.
- 36 Egyébiránt, a Montreali Egyezmény preambuluma 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. Az ilyen rendszer, amint az a Montreali Egyezmény preambuluma 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: 2010. május 6-i Walz ítélet, C-63/09, EU:C:2010:251, 31. és 33. pont; 2012. november 22-i Espada Sánchez és társai ítélet, C-410/11, EU:C:2012:747, 29. és 30. pont).
- 37 E tekintetben a Montreali Egyezmény elfogadásához vezető előkészítő munkálatokból az tűnik ki, hogy a szerződő felek a „baleset” fogalmát részesítették előnyben az eredeti tervezetben javasolt „esemény” fogalommal szemben (lásd többek között: az *International Union of Aviation Insurers* által benyújtott 1999. május 13-i DCW Doc No.28 vélemény, valamint a *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System* C-WP/10576 jelentése). Ennek az az oka, hogy az „esemény” fogalmát túl szélesnek minősítették, mivel az bármely körülményt magában foglalhat, és túlságosan elhúzódó jogvitához vezethet.
- 38 E kifejezés használatának megváltoztatását követően viszont az a döntés született, hogy törlik a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének utolsó mondatát, amely azt írta elő, hogy a fuvarozó nem felelős abban az esetben, ha a halál vagy a sérülések az utas egészségi állapota miatt következtek

be. Lényegében ugyanis az a vélemény alakult ki, hogy e mentesítés fenntartása az utas kárára borítaná fel a fennálló érdekek közötti egyensúlyt, és – mindenesetre – ezen egyezmény 20. cikke már előír egy általános mentesítési záradékot.

- 39 Ez az oka annak, amiért ezen egyensúly megőrzésének céljából a Montreali Egyezmény – bizonyos tényállások esetén – előírja a fuvarozó felelősség alóli mentesítését vagy a rá háruló kártérítési kötelezettség korlátozását. Ezen egyezmény 20. cikke ugyanis úgy rendelkezik, hogy amennyiben a fuvarozó bebizonyítja, hogy az utas gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása okozta a kárt, vagy ahhoz hozzájárult, a fuvarozó teljes mértékben vagy részben mentesül az utassal szembeni felelőssége alól. Egyébiránt az említett egyezmény 21. cikkének (1) bekezdéséből az következik, hogy a légi fuvarozó nem zárhatja ki, és nem is korlátozhatja az ugyanezen egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése szerinti károk tekintetében a felelősségét, ha e károk nem haladnak meg egy bizonyos kártérítési küszöböt. A légi fuvarozó kizárólag e küszöb felett zárhatja ki a felelősségét e 21. cikk (2) bekezdésének értelmében, ha bizonyítja, hogy a kárt nem az ő vétkes magatartása okozta, illetve azt kizárólag valamely harmadik személy vétkes magatartása okozta.
- 40 E korlátok lehetővé teszik az utasoknak, hogy egyszerűen és gyorsan jussanak kártérítéshez, anélkül egyébként, hogy a légi fuvarozóra túlzottan súlyos, nehezen meghatározható és kiszámítható kártérítési terhet telepítene, amely veszélyeztethetné, vagy akár meg is gátolhatná annak gazdasági tevékenységét (lásd ebben az értelemben: 2010. május 6-i Walz ítélet, C-63/09, EU:C:2010:251, 34–36. pont; 2012. november 22-i Espada Sánchez és társai ítélet, C-410/11, EU:C:2012:747, 30. pont).
- 41 Ebből az következik, hogy – amint azt a főtanácsnok is kiemeli indítványának 60. pontjában – a fuvarozó felelősségének azon feltétel alá rendelése, miszerint a kár a légi közlekedésre jellemző kockázat megvalósulása miatt, vagy annak okán következzen be, hogy kapcsolat áll fenn a „baleset” és a légi jármű üzemeltetése vagy mozgása között, nem egyeztethető össze sem a „balesetnek” a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdése szerinti fogalma szokásos jelentésével, sem pedig az ezen egyezmény által követett célkitűzésekkel.
- 42 Egyébiránt a légi fuvarozókra háruló kártérítési kötelezettség kizárólag azon balesetekre történő korlátozása, amelyek a légi közlekedésre jellemző kockázathoz kapcsolódnak, nem szükséges ahhoz, hogy el lehessen kerülni a légi fuvarozók túlzottan súlyos kártérítésre történő kötelezését. Amint ugyanis az a jelen ítélet 39. pontjában megállapításra került, e fuvarozók kizárhatják vagy korlátozhatják felelősségüket.
- 43 E körülményekre figyelemmel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a „balesetnek” az e rendelkezés értelmében vett fogalmába tartozik minden, valamely légi jármű fedélzetén bekövetkező olyan helyzet, amelyben az utasok kiszolgálására használt tárgy testi sérülést okozott egy utasnak, és nem szükséges annak vizsgálata, hogy az ilyen helyzetek a légi közlekedésre jellemző kockázatból erednek-e.

## 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:

**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 jóváhagyott egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a „balesetnek” az e rendelkezés**

**értelmében vett fogalmába tartozik minden, valamely légi jármű fedélzetén bekövetkező olyan helyzet, amelyben az utasok kiszolgálására használt tárgy testi sérülést okozott egy utasnak, és nem szükséges annak vizsgálata, hogy az ilyen helyzetek a légi közlekedésre jellemző kockázatból erednek-e.**

Aláírások