



Határozatok Tára

NICHOLAS EMILIOU
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2023. január 12.¹

C-510/21. sz. ügy

DB

kontra

Austrian Airlines AG

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

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem – Légi közlekedés – Montreali Egyezmény – A légi fuvarozók felelőssége az utasok haláláért vagy az általuk elszenvedett testi sérülésekért – Az egyezmény kizárólagossága – 29. cikk – Hatály – Utasok által a 17. cikk (1) bekezdése szerinti baleset következtében elszenvedett testi sérülésekkel kapcsolatos követelések – Állítólagosan a légiutas-kísérők által a balesetet követően nem megfelelően nyújtott elsősegély által okozott sérülésekkel kapcsolatos, a nemzeti polgári jogi felelősségi szabályokon alapuló kártérítési követelés – Kellő okozati összefüggés a sérülések és a baleset között – Követelés, amelyre kizárólag a 17. cikk (1) bekezdése az irányadó – Az egyezmény által kizárt követelés”

I. Bevezetés

1. A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény² (kihirdette: a 2005. évi VII. törvény; a továbbiakban: Montreali Egyezmény) és annak elődje, a Varsói Egyezmény³ sokéves alkalmazásuk során jelentős bírósági viták tárgyát képezték. A középpontban álló viták egyike konkrétan arra vonatkozik, hogy ezen egyezmények, amelyek különösen a légi fuvarozóknak az utasok halála vagy az általuk elszenvedett testi sérülés esetén fennálló felelősségével foglalkoznak, milyen mértékben akadályozzák meg – vagy más szóval „zárják ki” – azokat a kártérítési követeléseket, amelyek nem a saját rendelkezéseiken, hanem a nemzeti jogon alapulnak.

2. Ez a vita újra felmerül a jelen ügyben, amelynek tárgyát a DB által az osztrák polgári jogi felelősségi szabályok alapján az Austrian Airlines AG (a továbbiakban: Austrian Airlines) ellen indított kártérítési kereset képezi. DB kártérítést követel azon sérülésekért, amelyeket az e légi fuvarozó által üzemeltetett nemzetközi légi járat utasaként szenvedett el állítólagosan annak

¹ Eredeti nyelv: angol.

² Ezt az 1999. május 28-án, Montrealban kötött egyezményt 1999. december 9-én írta alá az Európai Közösség, és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozat (HL 2001. L 194, 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) hagyta jóvá.

³ 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; a továbbiakban: Varsói Egyezmény).

következtében, hogy a légiutas-kísérők nem nyújtottak megfelelő elsősegélyt, miután a repülés alatt ráömlött egy kanna forró kávé. Mivel nem a Montreali Egyezmény alapján indította keresetét, és mivel mindenestre az ezen egyezményben meghatározott keresetindítási határidő lejártá után – de a polgári jogi felelősség megállapítása iránti keresetek tekintetében az osztrák jogban meghatározott hosszabb elévülési időn belül – indított eljárást, az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) által a Bíróság elé terjesztett két kérdés középpontjában az a központi probléma áll, hogy az említett egyezmény kizárja-e az ilyen keresetet. A jelen indítványban kifejttem, hogy miért van ez valóban így.

II. Jogi háttér

A. A Montreali Egyezmény

3. A Montreali Egyezmény harmadik preambulumbekkezdése szerint a szerződő felek „[felismerik,] hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének a biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre”.

4. Az említett egyezmény ötödik preambulumbekkezdése szerint „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”.

5. A Montreali Egyezmény 17. cikke, amely „Az utasok halála és sérülése – a poggyászban bekövetkezett kár” címet viseli, az (1) bekezdésében úgy rendelkezik, 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. Az említett egyezmény „A követelések alapja” címet viselő 29. cikke szerint „[u]tasok, poggyász és teherszállítmány [helyesen: áruk] szállítása esetén – bármilyen jogalapú – kártérítési per kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség [helyesen: 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 [helyesen: egyéb jogcím alapján] kerül sor, valamint annak a sérelme nélkül, hogy kinek van joga pert indítani, és az milyen vonatkozó jogokkal rendelkezik. [...]”.

7. Ugyanezen egyezmény „Kereset benyújtásának korlátozása [helyesen: Keresetindítási határidő]” címet viselő 35. cikkének (1) bekezdése értelmében „[a] kártérítésre való jogosultság megszűnik, amennyiben a szállítmány [helyesen: légi jármű] rendeltetési helyre történő megérkezésének időpontjától [...] számított két éven belül nem nyújtanak be keresetet [...]”.

B. Az európai uniós jog

8. A 889/2002/EK rendelettel⁴ módosított, a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet⁵ (a továbbiakban: 2027/97 rendelet) 3. cikkének (1) bekezdése szerint „[a]z utasok és poggyászuk tekintetében a közösségi légi fuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza”.

III. A tényállás, a nemzeti eljárás és az előterjesztett kérdések

9. 2016. december 18-án DB Tel-Avivból (Izrael) Bécsbe (Ausztria) utazott az Austrian Airlines járatával, az e társasággal kötött légi fuvarozási szerződés alapján.

10. A repülés alatt leesett egy kávéskanna egy felszolgálókocsiról, amellyel az ülésorok között manővereztek a légiutas-kísérők. A forró kávé kiömlött és leforrázta DB-t. A légiutas-kísérők ezt követően valamilyen formában⁶ elsősegély keretében ellátták az elszennvedett sérüléseket.

11. 2019. május 31-én DB a polgári jogi felelősségre vonatkozó osztrák szabályok alapján és az azokban meghatározott hároméves elévülési időn belül⁷ keresetet indított az Austrian Airlines ellen a Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság, Ausztria) előtt 10 196 euró összegű kártérítés megfizetése, valamint a fuvarozó említett balesetből eredő valamennyi jövőbeli sérülésért fennálló felelősségének a megállapítása iránt. DB lényegében azt állította, hogy súlyos égési sérüléseket szenvedett, és hogy az osztrák jog szerint az Austrian Airlines-nak nemcsak az alkalmazotainak a kanna leeséséhez vezető gondatlanságáért kell felelősséget viselnie, hanem sérüléseinek ezt követő, állítólagosan elégtelen és nem megfelelő, elsősegély keretében történő ellátásáért is.⁸

12. A Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság) 2020. június 17-i ítéletével teljes egészében elutasította a kereseti kérelmet. E bíróság lényegében úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó követelésre kizárólag a Varsói Egyezmény az irányadó, és annak szabályaival összhangban e követelés elévült. Tekintettel arra, hogy ezen egyezmény 29. cikke szerint a légi fuvarozóval szembeni kártérítési követelés kétéves keresetindítási határidőn belül érvényesíthető, és DB e határidő lejártát követően indított keresetet, DB követelése elévült.

13. 2020. október 28-i ítéletében az Oberlandesgericht Wien (bécsi regionális felsőbbbíróság, Ausztria) helybenhagyta ezt az ítéletet. Úgy találva, hogy a szóban forgó tényállásra a Montreali Egyezményt kell alkalmazni,⁹ e bíróság megállapította, hogy DB követelése az említett egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik. DB sérüléseit ugyanis az említett rendelkezés értelmében vett, a repülőgép fedélzetén bekövetkezett „baleset”, jelesül a forró kávéval teli kanna leesése által okozottnak kell tekinteni, még ha e sérülések adott esetben mérsékelhetőek vagy

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.).

⁵ 1997. október 9-i tanácsi rendelet (HL 1997. L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.).

⁶ Az alapeljárás felei között vita tárgyát képezi, hogy a megtett intézkedések elegendőek és megfelelőek voltak-e (lásd a lenti 8. lábjegyzetet).

⁷ Lásd az Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (osztrák általános polgári törvénykönyv) 1489. §-át.

⁸ DB azt állítja, hogy a légiutas-kísérők nem hűtötték hideg vízzel égési sérüléseit, és csak egy kis tubus kenőcsöt adtak neki azok bekenésére. Az elsősegélycsomag ezenkívül nem tartalmazott megfelelő mennyiségben az égési sérülések kezelésére szolgáló kenőcsöt vagy kötszert. Úgy tűnik, hogy az Austrian Airlines vitatja e tényeket.

⁹ Az elsőfokú bíróság abból indult ki, hogy a Varsói Egyezményt, nem pedig a Montreali Egyezményt kell alkalmazni, mert úgy vélte, hogy Izrael csak az előbbiben részes fél. Amint azt azonban a fellebbviteli bíróság megjegyezte, Izrael valójában 2011. január 19-én letétbe helyezte a Montreali Egyezményhez való csatlakozásról szóló okiratot, és ez az egyezmény ezen állam tekintetében ugyanezen év március 20-án hatályba lépett (lásd: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf).

elkerülhetők lettek volna is szakszerű elsősegélynyújtással. DB követelése ennél fogva elévült, mivel azt az említett egyezmény 35. cikkében rögzített kétéves keresetindítási határidőn túl érvényesítették.

14. DB ezen ítélettel szemben felülvizsgálati kérelmet terjesztett az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) elé. Elismerve, hogy a kávéskanna leesése a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetnek” minősül, DB azt állította, hogy sérüléseinek ezt követő, állítólagosan nem megfelelő, elsősegély keretében történő ellátása olyan különálló és önálló kárt okozó esemény, amely nem tartozik e rendelkezés hatálya alá. Ennél fogva, amennyiben követelése e konkrét eseményen alapul, e követelésre nem ez az egyezmény, hanem az osztrák jog az irányadó, amely szerint az nem évült el.

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

„1) A [Montreali Egyezmény] 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett balesetet követő, a légi jármű fedélzetén történő olyan elsősegélynyújtást, amely az utasnak a baleset tulajdonképpeni következményeitől elhatárolható további testi sérüléséhez vezet, az azt kiváltó eseménnyel együtt egyetlen balesetnek kell-e tekinteni?

2) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

Ellentétes-e a [Montreali Egyezmény] 29. cikkével az elsősegélynyújtással okozott kár megtérítése iránti követelés, amennyiben azt ugyan a nemzeti jogban előírt elévülési időn belül, azonban az [ezen] egyezmény 35. cikkében előírt keresetindítási határidőn túl érvényesítik?”

16. A 2021. augusztus 5-i keltezésű előzetes döntéshozatal iránti kérelmet 2021. augusztus 19-én nyújtották be. DB, az Austrian Airlines, a német kormány, valamint az Európai Bizottság nyújtott be írásbeli észrevételeket. A jelen ügyben nem tartottak tárgyalást.

IV. Elemzés

17. A Montreali Egyezmény a nemzetközi légi szállítás egyes egységes szabályait megállapító szerződés. Mivel az Európai Unió is a szerződő államok között volt,¹⁰ az egyezmény az Európai Unió vonatkozásában annak hatálybalépésétől, azaz 2004. június 28-tól az uniós jogrend szerves részét képezi. Ennek megfelelően ezen időponttól kezdődően a Bíróság hatáskörrel rendelkezik, hogy előzetes döntéshozatali eljárás keretében az egyezmény értelmezése kapcsán határozatot hozzon.¹¹

¹⁰ Lásd a fenti 2. lábjegyzetet.

¹¹ Lásd különösen: 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítélet (C-532/18, EU:C:2019:1127, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; a továbbiakban: Niki Luftfahrt ítélet).

18. Amint arra a kérdést előterjesztő bíróság rámutat, az alapügyben szóban forgó légi járat a Montreali Egyezmény általános hatálya alá tartozik. DB ugyanis szállítási szerződést kötött az Austrian Airlines légitársasággal, amely az említett egyezmény 1. cikkének értelmében vett „nemzetközi szállítást” érintett, tekintettel arra, hogy az indulási és a rendeltetési hely két szerződő állam, konkrétan Izrael Állam és az Osztrák Köztársaság területén található.¹²

19. Az említett egyezmény III. fejezete számos rendelkezést tartalmaz a légi fuvarozók felelőssége kapcsán. Ezek közül a 17. cikk (1) bekezdése szól az utasoknak – mint DB-nek – a repülőgép fedélzetén,¹³ egy nemzetközi légi járaton bekövetkezett halála vagy „testi sérülése” esetén fennálló felelősségről.

20. A kártérítési keresetek az említett egyezmény 35. cikkének (1) bekezdésében meghatározott, kétéves keresetindítási határidőhöz vannak kötve, amely a szóban forgó légi járat rendeltetési helyre történő megérkezésének időpontjától kezdődik.¹⁴ A jelen ügyben nem vitatott, hogy DB csaknem három évvel azután indított keresetet az Austrian Airlines ellen, hogy a légi járat, amelyen sérüléseket szenvedett, leszállt Bécsben.¹⁵ Ennélfogva *az egyezmény joga szerint* – DB követelésének megalapozottságától függetlenül – DB-nek nincs jogorvoslati lehetősége, mivel e követelés egyszerűen elévült.

21. Mindemellett, amint azt a jelen indítvány bevezetésében jeleztem, a központi kérdés az, hogy a Montreali Egyezmény abban is megakadályozza-e DB-t, hogy az Austrian Airlines ellen *a nemzeti joga alapján* polgári jogi felelősség megállapítása iránt indítson keresetet.

22. A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben kifejti, hogy az osztrák jog szerint a polgári jogi felelősség megállapítása iránti keresetekre általánosan alkalmazandó elévülési idő három év.¹⁶ *E jog alapján* DB követelése nem évült el, és érdemben vizsgálható az említett jogban meghatározott felelősségi feltételek fényében. *A nemzeti jog szerint* tehát a felperesnek jogorvoslati lehetősége lehet az alperessel szemben.

23. E körülményekre tekintettel és a lehető legbővebb útmutatás nyújtása céljából elemzésemet a kérdést előterjesztő bíróság *második kérdésével* kezdem, amely lényegében a Montreali Egyezmény úgynevezett „kizárólagos” és „kizáró” hatásának terjedelmére vonatkozik (A. pont). Véleményem szerint e kérdést már az elején tisztázni kell, mivel ez segít az olvasónak megérteni az *első kérdés* jelentőségét, amely lényegében arra vonatkozik, hogy DB sérüléseit az említett egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „baleset” által okozottnak kell-e tekinteni. Az *első* kérdést ennek megfelelően ezt követően tárgyalom (B. pont).

¹² Lásd a fenti 9. pontot. Ezenfelül, mivel úgy tűnik, hogy az Austrian Airlines a 2027/97 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett „közösségi légi fuvarozónak” minősül, e rendelet szintén alkalmazandó. Ugyanakkor az ilyen fuvarozónak az utasok által szenvedett sérülésekkel kapcsolatos felelőssége tekintetében ugyanezen rendelet 3. cikkének (1) bekezdése egyszerűen a Montreali Egyezmény rendelkezéseire hivatkozik.

¹³ Vagy „a beszállással vagy kiszállással kapcsolatos műveletek során”. A jelen indítványban mindazonáltal a repülőgép fedélzetén elszenvedett sérülésekre összpontosítok.

¹⁴ Vagy pedig attól az időponttól, amikor a légi járműnek meg kellett volna érkeznie, vagy a szállítást megszüntették.

¹⁵ Vö. fenti 9. és 11. pont.

¹⁶ Lásd az osztrák általános polgári törvénykönyv 1489. §-át.

A. A Montreali Egyezmény kizáró hatásának terjedelme (második kérdés)

24. Amint az az előző szakaszból következik, ha az utasok sérülést szenvednek egy nemzetközi légi járaton, a Montreali Egyezmény bizonyos körülmények között kereseti jogalapot biztosít számukra, azaz jogalapot a fuvarozó felelősségének megállapításához. Ezen egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése¹⁷ konkrétan arra a helyzetre vonatkozik, amikor az utas a repülőgép fedélzetén bekövetkezett „baleset”¹⁸ következtében meghal vagy „testi sérülést” szenved. Ilyen körülmények között e rendelkezés alapján kereset indítható a szóban forgó légi járatért felelős légi fuvarozó ellen, amelynek sikere az említett egyezményben meghatározott feltételektől – többek között az egyezmény 35. cikkének (1) bekezdésében meghatározott keresetindítási határidőtől – függ.

25. Ezen túlmenően az utasok által nemzetközi légi járatokon elszenvedett sérülések potenciálisan nemzeti jog alapján is kereseti jogalapot keletkeztethetnek. A repülőgép fedélzetén bekövetkező különböző káros események ugyanis elméletileg a szállítási szerződés megszegésének, a polgári jogi felelősség általános szabályai szerinti jogellenes károkozásnak stb. minősülhetnek, és természetesen e jogalapok mindegyike saját feltételrendszerrel rendelkezik, ideértve a keresetindítási határidőket is.

26. E különböző kereseti jogalapok olykor különböző esetekhez kapcsolódnak. Általában a nemzeti jog szerint keresettel megtámadható szerződésszegésnek minősül, ha az utas előre megvásárolja a repülés alatt felszolgálendő ételt, a fuvarozó azonban nem biztosítja azt. Ebben a helyzetben azonban sem „testi sérülés”, sem „baleset” nem történik, és így a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésén alapuló követelés sem áll fenn. Ezzel szemben a kereseti jogalapok bizonyos körülmények között „halmozódnak”. Ugyanaz a káros esemény, mint például az, hogy egy légiutas-kísérő véletlenül leforrázza az utast forró itallal, minek következtében az utas testi sérülést szenved, adott esetben egyszerre tekinthető például i. a szerződésen kívüli kártérítésre vonatkozó nemzeti jog szerinti gondatlanságnak, ii. a szállítási szerződésből eredő, biztonságra vonatkozó kötelezettség megszegésének, és iii. az említett rendelkezés szerinti „balesetnek”.¹⁹ Ilyen helyzetben a felperes elméletileg választhat a fuvarozóval szembeni keresetindítás jogalapjai közül, és hozzáértő jogi képviselője természetesen az érdekei szempontjából legkedvezőbb jogalapot választja; ez a választás akkor a legkézenfekvőbb, ha például az egyik kereseti jogalap elévült, egy (vagy több) másik azonban nem.

27. A Montreali Egyezmény megszövegezői foglalkoztak a légi fuvarozókra az utasok sérülései tekintetében esetlegesen alkalmazandó különböző és néha egymással versengő felelősségi szabályok kérdésével. E tekintetben bizonyos „kizárólagos” hatást kívántak biztosítani az említett egyezményben és különösen az egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében rögzített szabályoknak. Ennek egyértelművé tétele érdekében egy különös rendelkezést foglaltak az említett egyezménybe, jelesül a 29. cikket, amelynek vonatkozó része szerint „[u]tasok [...] szállítása esetén – bármilyen jogalapú – kártérítési per kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség egyezményben előírt korlátozására figyelemmel kezdeményezhető, függetlenül attól, hogy arra ezen egyezmény vagy egy szerződés alapján, szerződésen kívül károkozás alapján, vagy egyéb jogcím alapján kerül sor”.

¹⁷ A Montreali Egyezmény 18. és 19. cikkével a jelen indítvány további részében nem foglalkozom, mivel azok nem relevánsak a jelen ügyben.

¹⁸ E fogalom meghatározását (meghatározásait) illetően lásd a lenti 58. pontot.

¹⁹ Ez utóbbi kérdést illetően lásd a lenti 58. pontot.

28. Mindemellett a kérdés – enyhén szólva – nem tisztázódott teljes mértékben. Az utóbbi rendelkezés ugyanis, akárcsak a Varsói Egyezmény azt megelőző 24. cikke,²⁰ heves viták tárgyát képezte, amint azt a jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság is hangsúlyozta.

29. Az első értelmezési vita, amely a kizárólagosság *módszerére* vonatkozik, röviden tárgyalható. A 29. cikk egyrészt úgy értelmezhető, hogy amennyiben a Montreali Egyezmény kizárólagosan alkalmazandó, úgy kizárólag ezen egyezmény alapján indítható kereset a nemzeti kereseti jogalapok teljes kizárásával. E cikk másrészt úgy is értelmezhető, hogy ilyen helyzetben a felperes keresetet indíthat nemzeti kereseti jogalap alapján, de ha így tesz, akkor is tiszteletben kell tartani az egyezmény feltételeit és a felelősség egyezményben előírt korlátozását. Noha véleményem szerint a második értelmezés az említett rendelkezés legtermészetesebb értelmezése,²¹ úgy tűnik, hogy az első értelmezés az uralkodó.²² Mindemellett e vita kevés gyakorlati következménnyel jár, ha egyáltalán jár ilyen következménnyel. Valójában mindkét módszer ugyanazzal az imperatív hatással ruházza fel az egyezményt: ha az kizárólagosan alkalmazandó, akkor a fuvarozó felelőssége csak akkor és annyiban állhat fenn, ha és amennyiben az említett jogi eszköz ezt előírja, és a felperes nem kerülheti meg azt a nemzeti jog alapján történő keresetindítással.

30. Sokkal jelentősebb a Montreali Egyezmény kizárólagosságának *terjedelmét* övező vita, vagyis az a kérdés, hogy a légi fuvarozókkal szembeni felelősség megállapítása iránti keresetek közül melyek tartoznak ezen egyezmény kizárólagos hatálya alá. Ez részletesebb vizsgálatot igényel.

31. Amint azt a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, a kérdésben két ellentétes felfogás létezik. Az általam „tágként” jellemzett első felfogás szerint a Montreali Egyezmény kizárólagosan irányadó a légi fuvarozókkal szembeni minden lehetséges követelésre, függetlenül azok jogalapjától, az utasok által az említett egyezmény általános hatálya alá tartozó nemzetközi légi járatokon²³ elszenvedett *bármilyen* sérülés tekintetében, függetlenül annak okától. E felfogás szerint a fuvarozók csak a 17. cikk (1) bekezdésében meghatározott körülmények között vonhatók felelősségre, azaz az utas „baleset” által okozott halála vagy „testi sérülése” esetén. Más körülmények között – például ha az utas vagyoni kárt szenvedett, vagy ha a sérülés oka nem „baleset” volt – nemcsak hogy nem áll rendelkezésre jogorvoslati lehetőség az említett rendelkezés alapján, hanem az említett egyezmény 29. cikke alapján a nemzeti jog szerinti kártérítés minden lehetősége is kizárt.

32. Az általam „szűkként” jellemzett második felfogás szerint a Montreali Egyezmény nem irányadó a fuvarozókkal szembeni minden, nemzetközi légi közlekedésből eredő követelésre, hanem *csak* azokra, amelyek az az utasok – 17. cikk (1) bekezdése értelmében vett – „baleset” által okozott halálával vagy „testi sérülésével” kapcsolatosak. Ha egy követelés, függetlenül annak jogalapjától, objektíve megfelel e meghatározásnak, az említett egyezmény 29. cikke megakadályozza, hogy a felperes a nemzeti jog kedvezőbb feltételeire és a felelősség nemzeti

²⁰ Bizonyos szövegbeli különbségek ellenére e két rendelkezés általánosságban megegyezik. Ezért a Varsói Egyezmény 24. cikkével kapcsolatos bírósági határozatok és szakirodalom releváns a Montreali Egyezmény 29. cikkének értelmezése szempontjából. Ugyanez a helyzet az első egyezmény 17. cikke és a második egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése tekintetében is (lásd: Saugmandsgaard Øe főtanácsnok Niki Luftfahrtügyre vonatkozó indítványa [C-532/18, EU:C:2019:788, 26., 27. és 43. pont]). Emiatt különbségtétel nélkül hivatkozom majd az egyik vagy másik egyezményhez kapcsolódó döntésekre.

²¹ Ugyanezen álláspontot illetően lásd: Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5. kiadás, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, London, 2013, 513. o., 10.103. §; Giumulla, E., „Article 29 – Principles for claims”, in: *Montreal Convention*, Kluwer, Hollandia, 2006, 5–7. o., 10–13. §.

²² Lásd különösen: Supreme Court of the United States (az Egyesült Államok legfelsőbb bírósága), 1999. január 12-i El Al Israel Airlines, Ltd. kontra Tsui Yuan Tseng ítélet, 525 US 155 (a továbbiakban: Tseng ítélet). Lásd még Tompkins, G. N.-nek különösen az alábbi műben megjelenített álláspontját: Hobe, S., Ruckteschell (von), N., Heffernan, D. (szerk.), *Cologne compendium on air law in Europe*, Carl Heymanns Verlag KG, 2013, 1004–1005. o., 143–148. §.

²³ Lásd e tekintetben a fenti 18. pontot.

jogban előírt kedvezőbb korlátozására hivatkozzon. Ezzel szemben az utasok által a repülőgép fedélzetén elszenvedett más típusú sérülések nem tartoznak az egyezmény hatálya alá: noha az említett jogi eszköz alapján nem áll rendelkezésre jogorvoslati lehetőség, a felperes a nemzeti jog alapján keresetet indíthat a fuvarozó ellen.

33. Az a kérdés, hogy az első vagy a második felfogás helyes-e, a jelen esetben közvetlen hatással van a kérdést előterjesztő bíróság első kérdésének az alapügybeli jogvita kimenetele szempontjából fennálló releváns voltára.

34. A Montreali Egyezmény kizárólagossága tág felfogásának elfogadása esetén ugyanis annak eldöntése szempontjából, hogy DB követelése érvényesíthető-e az osztrák jog alapján, nem bír jelentőséggel, hogy sérüléseit a 17. cikk (1) bekezdése értelmében vett „baleset” vagy valami más okozta-e. E felfogás szerint az említett követelést úgy kell tekinteni, hogy arra kizárólag az említett egyezmény az irányadó – és az utóbbi elévülteként kizárja azt – azon egyszerű oknál fogva, hogy az az utas által egy nemzetközi légi járaton elszenvedett, az említett egyezmény általános hatálya alá tartozó sérülésekre vonatkozik, függetlenül azok tényleges okától.²⁴

35. Ezzel szemben a szűk felfogás követése esetén DB sérüléseinek oka döntő jelentőséggel bír követelésének sorsa szempontjából. E felfogás szerint e követelést csak akkor kell úgy tekinteni, hogy arra a Montreali Egyezmény az irányadó, és azt kizárja ugyanezen egyezmény, ha DB sérülései „balesettel” kapcsolatosak. Ha nem, akkor a követelés a nemzeti jog alapján érvényesíthető.

36. Logikai szempontból tehát a Montreali Egyezmény kizárólagosságának terjedelmére vonatkozó második kérdést lehetett volna először feltenni. Mindemellett az a sorrend, amelyet a kérdést előterjesztő bíróság a kérdéseinek előterjesztésére választott, pragmatikai szempontból teljesen észszerű. Ezt az összetett és érzékeny kérdést (1. pont) ugyanis nem kell teljes mértékben eldönteni a jelen ügyben, mivel – amint azt a későbbiekben kifejtem – a DB-éhez hasonló követelés egyébként is kizárt (2. pont).

1. A kérdés összetettsége és érzékenysége

37. El lehet nézni valakinek, hogy úgy véli, hogy a Montreali Egyezmény kizárólagossága terjedelmének kérdése már tisztázódott. Bár a Bíróság soha nem foglalt állást ebben a kérdésben,²⁵ más szerződő felek bíróságai állást foglaltak. A tág felfogást nem más támogatta, mint a Supreme Court of the United Kingdom (az Egyesült Királyság legfelsőbb bírósága) a Sidhu ítéletében²⁶ és a Supreme Court of the United States (az Egyesült Államok legfelsőbb bírósága) a Tseng ítéletében, amelyeket hamarosan számos más felső- és legfelsőbb bíróság követett világszerte.²⁷ Jóllehet a Sidhu ítélet és a Tseng ítélet a Varsói Egyezményre vonatkozott, a

²⁴ A tág értelmezés szerint, ha DB a Montreali Egyezmény 35. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kétéves keresetindítási határidőn belül nyújtotta volna be keresetét, akkor azt a kérdést, hogy sérüléseit „baleset” okozta-e, meg kellett volna vizsgálni, de csak annak eldöntése céljából, hogy rendelkezésre áll-e egyáltalán jogorvoslati lehetőség.

²⁵ Lásd mindazonáltal a lenti 50. pontban tárgyalt ítéleteket. Ez a kérdés a 2022. október 20-i Laudamotion ítélet (C-111/21, EU:C:2022:808) alapjául szolgáló ügyben is felmerült. A Bíróság azonban úgy ítélte meg, hogy arra az említett ügyben nem szükséges válaszolni (lásd az említett ítélet 34. pontját).

²⁶ House of Lords (Scotland [Lordok Háza, Skócia]), 1996. december 12-i Abnett kontra British Airways Plc ítélet, [1997] A. C. 430 (a továbbiakban: Sidhu ítélet).

²⁷ A Sidhu ítéletet és/vagy a Tseng ítéletet követte többek között a Court of Appeal of New Zealand (új-zélandi fellebbviteli bíróság) az Emery Air Freight Corpn kontra Nerine Nurseries Ltd. ítéletében ([1997] 3 NZLR 723), a Federal Court of Australia (ausztrál szövetségi bíróság) az 1998. szeptember 9-i South Pacific Air Motive Pty Ltd kontra Magnus ítéletében (157 ALR 443 [1998]), valamint a Supreme Court of Canada (kanadai legfelsőbb bíróság) a 2014. október 28-i Thibodeau kontra Air Canada ítéletében ([2014] 3 S. C. R.). A tág felfogást fogadta el a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) is 2011. március 15-i ítéletében (Az X ZR 99/10).

megoldást már átültették²⁸ a Montreali Egyezményre is. Emellett a szakirodalom számos szakértője is támogatta ezt a felfogást.²⁹ Érthető módon az Austrian Airlines szintén azt sugallja a Bíróság előtt, hogy ez a helyes és bevett álláspont a kérdésben.

38. Az Austrian Airlines (A légi fuvarozó felelősség alóli mentesülése) ügyre vonatkozó indítványomban³⁰ már jeleztem, hogy mivel a Bíróság csak egy a Montreali Egyezmény értelmezésére világszerte joghatósággal rendelkező sok bíróság közül, és mivel ezen egyezmény egységes alkalmazásának céljára minden szerződő félnek törekednie kell, helyes, ha a Bíróság megfelelően figyelembe veszi a szerződő felek bíróságai által hozott határozatokat, és kellő jelentőséget tulajdonít azoknak.

39. Mindemellett a Bíróság nyilvánvalóan nem követheti szolgálai módon az ilyen nemzeti precedenseket.³¹ A más szerződő államokban elfogadott megoldások alapjául szolgáló *ratio decidendi* és az e megoldásokból eredő gyakorlati következmények körültekintő vizsgálatára minden esetben szükség van.

40. E tekintetben a Sidhu ítélet és a Tseng ítélet által meghatározott irányzatot nem övezte teljes egyetértés. A Tseng ítéletet annak meghozatalakor egyesek úgy tekintették, mint az Egyesült Államok alsóbb fokú bíróságai által hozott számos, az ellenkező irányba mutató határozat jelentős megdöntését.³² Továbbá, amint azt DB jelzi, ezen ítéleteket továbbra is bírálja a szakirodalom egy része.³³ DB, a német kormány és a Bizottság – kifejezetten vagy hallgatólagosan – voltaképpen azt javasolja, hogy amennyiben a Bíróság a jelen ügyben foglalkozik a kérdéssel, úgy térjen el e nemzeti precedensektől, és inkább a szűk felfogást kövesse.

41. Kétségtelen, hogy e vita először is abból ered, hogy a Montreali Egyezmény kizárólagosságának terjedelme elméleti szempontból összetett kérdés. A szerződések jogáról szóló, 1969. május 23-i bécsi egyezményben³⁴ (kihirdette: az 1987. évi 12. tvr.) kodifikált, alkalmazandó értelmezési szabályok nem vezetnek egyértelmű válaszhoz. Egyrészt a Sidhu ítéletben és a Tseng ítéletben követett tág felfogás a Montreali Egyezmény kifejezéseinek szövegösszefüggésükben, valamint az egyezmény tárgya és célja figyelembevételével történő jóhiszemű értelmezésén alapul. Az említett két legfelsőbb bíróság a Montreali Egyezmény előkészítő anyagait is felhasználta ezen értelmezés megerősítésére. Véleményem szerint másrészt ugyanezen elemek észszerűen az ellenkező értelmezést is alátámaszthatják.

²⁸ Lásd különösen: Supreme Court of the United Kingdom (az Egyesült Királyság legfelsőbb bírósága), 2014. március 5-i Hook kontra British Airways Plc ítélet, [2014] WL 795206.

²⁹ Lásd különösen a lenti 55. lábjegyzetben hivatkozott szakirodalmat.

³⁰ A C-589/20. sz. ügyre vonatkozó indítvány, a továbbiakban: az Austrian Airlines (A légi fuvarozó felelősség alóli mentesülése) ügyre vonatkozó indítványom, EU:C:2022:47, 29. pont. Lásd analógia útján: 2020. október 6-i Bizottság kontra Magyarország (Felsőoktatás) ítélet (C-66/18, EU:C:2020:792, 92. pont). Ennek megfelelően a jelen indítványban hivatkozni fogok a vonatkozó nemzeti határozatokra.

³¹ A Bíróság már egyértelművé tette, hogy nem áll szándékában így tenni. Lásd különösen a „baleset” fogalmának a lenti 58. pontban ismertetett különböző meghatározásait.

³² Lásd többek között: United States Court of Appeals, Third Circuit (az Egyesült Államok fellebbviteli bírósága, 3. körzet), 1984. július 19-i Stanley Abramson kontra Japan Airlines Co., Ltd ítélet, 739 F.2d 130; US District Court, S. D. New York (New York állam déli kerületére illetékes bíróság, Egyesült Államok), 1991. szeptember 24-i Walker kontra Eastern Air Lines, Inc. ítélet, 775 F.Supp. 111 (megállapítva, hogy a kizárólagossággal kapcsolatos szűk felfogás a Tseng ítélet előtt megfelelt „a kérdéssel foglalkozó bíróságok uralkodó álláspontjának”); United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (az Egyesült Államok fellebbviteli bírósága, 11. körzet), 1997. augusztus 25-i Krys kontra Lufthansa German Airlines ítélet, 119 F.3d 1515.

³³ Lásd különösen: Giumulla, E., i. m., 5. o., 9. §, 8. o., 15. §, valamint az ott hivatkozott szakirodalom; McDonald, M., „The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger Harm Claims”, *The Irish Jurist*, XLIV. kötet, 2010, 203–238. o.; Bernard, N., „Taking Air Passenger Rights Seriously: the Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention”, *International Community Law Review*, 23. kötet, 4. szám, 2021, 313–343. o.

³⁴ Egyesült Nemzetek Szerződéseinek Tára, 1155. kötet, 331. o. (a továbbiakban: Bécsi Egyezmény). Lásd ezen egyezmény 31. és 32. cikkét.

42. Ami a Montreali Egyezmény és konkrétan a 29. cikk kifejezéseit illeti, a tág felfogás hívei arra hivatkoznak, hogy az egyezmény szövege nem korlátozódik a „balesetek” által okozott sérülésekre, hanem általánosabban a „személyek szállításából” eredő kártérítési perekre hivatkozik, az előbbi kifejezésből pedig arra kell következtetni, hogy az említett rendelkezés az utasok sérüléseiből eredő összes követelésre vonatkozik.³⁵ Ezzel szemben a szűk felfogás támogatói azt hangsúlyozzák – ahogyan DB is a Bíróság előtt –, hogy a 29. cikk szövegében semmi nem írja elő kifejezetten minden nemzeti kereseti jogalap kizárását az utasok kárára még abban az esetben sem, ha nem „balesetről” van szó. Ilyen drasztikus eredmény csak világos és egyértelmű megfogalmazásból következhetne,³⁶ nem pedig közvetve.

43. A Montreali Egyezmény tárgya és célja ugyanilyen bizonytalan. Nem vitatott, hogy magának az egyezménynek a címe és preambuluma³⁷ alapján e jogi eszköz csak a nemzetközi légi szállítás „egyes szabályait” kívánja egységesíteni; az egyezmény a légi szállítás egyes kérdéseivel foglalkozik, nem pedig az *összessel*. Alapvető nézeteltérés áll azonban fenn abban a kérdésben, hogy a légi fuvarozók felelősségét illetően mi is pontosan ez a cél.

44. A tág felfogás hívei szerint a légi fuvarozók felelőssége általánosságban egy, a Montreali Egyezmény által szabályozni kívánt kérdés. Véleményük szerint az egyezmény III. fejezetében foglalt szabályok átfogó rendszert alkotnak a nemzetközi légi szállításból eredő követelések tekintetében. Az egyezmény fő célja a jog e tekintetben történő egységesítése. E szabályok meghatározzák azokat a körülményeket – vagyis azokat a kizárólagos körülményeket –, amelyek között a fuvarozóknak felelősséget kell viselniük az utasoknak okozott sérülésekért. Az ellenük indítható keresetek típusainak korlátozásával az egyezmény és különösen a 29. cikk bizonyosságot nyújt a légi fuvarozók számára. Biztosítja, hogy előre meghatározhassák és kiszámíthatóak a rájuk rótt kártérítési terhet, ami többek között biztosítási célokból elengedhetetlen. Az egységesség és bizonyosság e célkitűzését veszélyeztetné, ha az utasok más kereseteket is indíthatnának a fuvarozók ellen.³⁸

45. DB-hez és a német kormányhoz hasonlóan a szűk felfogás hívei ezzel szemben azzal érvelnek, hogy véleményük szerint a Montreali Egyezmény valójában csak bizonyos helyzetekben, jelesen a repülőgépekkel kapcsolatos balesetek esetében volt hivatott egységesíteni a fuvarozók felelősségét. Annak kockázata jelentette ugyanis a Varsói Egyezmény 1929. évi elfogadásához vezető aggodalmak egyikét, hogy repülőgép-szerencsétlenségek esetén a fuvarozókat tönkretelheti a felelősség.³⁹ Az egyezmény nem volt hivatott a fuvarozókat a felelősségtől más körülmények között megóvni. Ennek fényében értelmezve a Montreali Egyezmény 29. cikkének egyetlen célja, hogy megakadályozza, hogy a felperes, amennyiben objektíve „balesettel” kapcsolatos keresetet

³⁵ Az említett rendelkezés időbeli fejlődése megerősíti ezt az érvet. A Varsói Egyezmény (akkori) 24. cikkének eredeti változata lényegében úgy rendelkezett, hogy „[a] 17. cikkben meghatározott esetekben [...]” kártérítési keresetet csak az említett egyezményben megállapított feltételek mellett lehet indítani. A 24. cikk szövegét mindazonáltal később módosította a nemzetközi légi szállítás bizonyos szabályainak egységesítéséről szóló egyezményt módosító 4. Montreali Jegyzőkönyv (kihirdette: a 2005. évi XXXIV. törvény). E jegyzőkönyv „[a] 17. cikkben meghatározott esetek[re]” való hivatkozást a – vitathatatlanul átfogóbb – „[u]tas [...] fuvarozása esetén” kifejezéssel váltotta fel.

³⁶ Az egyezmény megszövegezői kimondhatták volna például, hogy „a repülőgéppel végzett nemzetközi szállításból eredő bármilyen típusú, bármilyen okból eredő kár vagy sérülés tekintetében nem lehet semmilyen [...], az ezen egyezményben meghatározottaktól eltérő kereseti jogalapot érvényesíteni”. Lásd: McDonald, M., i. m., 205. és 227. o.

³⁷ Lásd a Montreali Egyezmény ötödik preambulumbekendését.

³⁸ Lásd különösen a Sidhu ítéletet és a Tseng ítéletet.

³⁹ Lásd különösen: Bernard, N., i. m., 313–343. o.

indít, a nemzeti jog alapján történő keresetindítással megkerülje az egyezmény feltételeit és a felelősség egyezményben előírt korlátozását. Az egyezmény egységes alkalmazása nem kíván meg ennél többet.⁴⁰

46. A szűk felfogás hívei a Varsói Egyezmény és a Montreali Egyezmény célja közötti különbséget is hangsúlyozzák. Amint arra DB és a Bizottság rámutat, míg az előbbit a születőben lévő légi közlekedési ágazat fejlődésének elősegítése érdekében fogadták el, addig az utóbbi célja a fogyasztóvédelem előmozdítása volt a nemzetközi légi szállítás területén.⁴¹ Függetlenül attól, hogy mi lett volna a helyes megközelítés a Varsói Egyezmény alapján, a kizárólagossággal kapcsolatos tág felfogás – legalább ezen okból – nem ültethető át a Montreali Egyezményre.⁴² A tág felfogás hívei ezzel szemben arra hivatkoznak, hogy a Montreali Egyezmény célja a pusztán fogyasztóvédelmen túl az volt, hogy „méltányos egyensúlyt” valósítson meg az utasok és a fuvarozók érdekei között.⁴³ Ez az egyensúly az egyezmény felelősségi rendszerének velejárója. Az utasok korlátozott jogorvoslati lehetőségekkel rendelkeznek a fuvarozókkal szemben. Ha azonban rendelkezésre állnak ilyen jogorvoslati lehetőségek, azokat egyszerűen és gyorsan igénybe lehet venni, nagyrészt az egyezményben meghatározott szigorú felelősségi rendszernek köszönhetően.⁴⁴

47. A két egyezmény előkészítő anyagai nem mérséklék a vitát, mivel azok is kétértelműek az egyezmények megszövegezőinek a kizárólagossággal kapcsolatos szándékát illetően. A Varsói Egyezmény előkészítő anyagai ugyanis nem utalnak egyértelműen a küldöttségek ezzel kapcsolatos pontos szándékára.⁴⁵ A Montreali Egyezmény előkészítő anyagai szintén nem nyújtanak segítséget. A konferencia elnökének egyetlen közvetlen és érdemi kijelentése e tekintetben többféle módon értelmezhető.⁴⁶

48. *Másodszor*, a Montreali Egyezmény kizárólagosságának terjedelmét övező vita a tág felfogásból eredő jelentős – és gyakran súlyos – gyakorlati következményekből fakad. A Sidhu ügyben a repülőgépeknek a Kuwait International Airporton (kuvaiti nemzetközi repülőtér) néhány órával Kuwait iraki erők általi megszállása után történt 1990. augusztusi leszállását követően az iraki erők által három hétig fogva tartott utasoktól megtagadták a jogorvoslatot. Ez történt a Tseng ügyben is azzal az utassal, akit a New York-i John F. Kennedy nemzetközi repülőtéren a légitársaság egy alkalmazottja általi, valószínűleg visszaélésszerű biztonsági átvizsgálásnak vetettek alá a Tel-Avivba tartó járatra való felszállását megelőzően. Más ügyekben olyan utasoktól is megtagadták a jogorvoslatot, akiknek fogyatékoságát nem vette megfelelően

⁴⁰ Lásd különösen: United States Court of Appeals, Third Circuit, 1984. július 19-i Stanley Abramson kontra Japan Airlines Co., Ltd ítélet, 739 F.2d 130, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat. Lásd még: Giumulla, E., i. m., 5. o., 9. §, 8. o., 15. §, valamint különböző szakirodalmi hivatkozások.

⁴¹ Lásd a Montreali Egyezmény harmadik preambulumbekendését.

⁴² Lásd különösen: McDonald, M., i. m.; Bernard, N., i. m.

⁴³ Lásd a Montreali Egyezmény ötödik preambulumbekendését.

⁴⁴ Lásd különösen a Sidhu ítéletet és a Tseng ítéletet.

⁴⁵ Ezt Lord Hope őszintén elismerte a Sidhu ügyben: „Vannak különböző részek [az 1929. október 4. és 12. között Varsóban megrendezett második nemzetközi repülésügyi magánjogi konferencia jegyzőkönyvében], amelyekben a küldöttek az egyezmény céljával kapcsolatos nézeteiket fejezik ki. [...] Ezek azonban csak támpontok, amelyek a sok küldött hozzájárulásával zajlott többnapos részletes vita során kerültek fel. E jegyzőkönyvben nem talállok [...] a szóban forgó kérdéssel kapcsolatos kellően világos és következetes állásfoglalást [...]”.

⁴⁶ „A [29.] cikk célja annak biztosítása volt, hogy olyan körülmények között, amelyek fennállása esetén az egyezményt alkalmazni kell, ne lehessen megkerülni az egyezmény rendelkezéseit [...] szerződésen, szerződésen kívül károkozásokon vagy egyéb jogcímen alapuló kártérítési per kezdeményezésével. Ha az egyezményt alkalmazni kell, annak feltételeit és a felelősség abban előírt korlátozását alkalmazni kell” (lásd: légi közlekedési jogról szóló nemzetközi konferencia, a tizenhetedik ülés jegyzőkönyve, 3. o., 10. §). Az elnök sajnos nem részletezte azokat a „körülmények[et], amelyek fennállása esetén az egyezményt alkalmazni kell”.

figyelembe a légitársaság, közvetlenül megsértve ezzel az uniós jogi követelményeket,⁴⁷ vagy akiket állítólag a fuvarozók tiltott – például faji – okokból hátrányos megkülönböztetésben részesítettek.⁴⁸ Olyan egyértelmű szerződészegések esetében, mint például az előre megrendelt ételek biztosításának a légitársaságok általi – a fenti 26. pontban említett – elmulasztása, szintén elmaradt a kártérítés.⁴⁹ A felelős fuvarozókkal szemben érvényesített követelésekre az említett ügyek mindegyikében kizárólag a Varsói Egyezményt vagy a Montreali Egyezményt tekintették irányadónak, mert e követelések nemzetközi légi szállításból eredtek. Mindazonáltal mivel sem „testi sérülés”, sem „baleset” nem történt, nem lehetett kártérítést követelni a vonatkozó egyezmény alapján. A felperesek mégsem járhattak el a nemzeti jog alapján.

49. A szűk felfogás hívei rámutatnak ezen eredmények méltánytalanságára. A tág felfogás sok esetben az igazságszolgáltatás utasoktól való megtagadását jelenti. A magában a Montreali Egyezményben foglalt néhány feltételezett helyzettől eltekintve a fuvarozók mindenfajta felelősségtől védve vannak, függetlenül annak forrásától és céljától, még attól a felelősségtől is, amely egyébként a jogszabályi kötelezettségek és/vagy az utas alapvető jogainak figyelmen kívül hagyásából eredne. Ezek a kötelezettségek és jogok gyakorlatilag nem érvényesíthetők – magánjogi úton – velük szemben.⁵⁰ A tág felfogás hívei szerint ezek az eredmények csupán az említett egyezmény által megvalósítani kívánt egységesség és bizonyosság szükségszerű következményei. Jóllehet néha elismerik az utasok számára – különösen a hátrányos megkülönböztetéssel kapcsolatos esetekben – jelentett méltánytalanságot, hangsúlyozzák – nem alaptalanul –, hogy nem a bíróságok feladata egy nemzetközi szerződés átdolgozása annak méltányosabbá tétele érdekében.⁵¹

50. Mindent egybevetve, a Montreali Egyezmény kizárólagosságának terjedelmével kapcsolatos kérdés komoly megfontolást igényel a Bíróság részéről. Igaz ugyan, hogy – ahogyan azt a Bizottság állítja – a Bíróság az IATA és ELFAA ítéletében,⁵² valamint a Nelson és társai ítéletében⁵³ már némileg érintette a témát, és bizonyos értelemben óvatos álláspontot fogadott el. Amikor azonban a Bíróság ezen ítéletekben kimondta, hogy nem áll fenn összeütközés a Montreali Egyezmény és a 261/2004/EK rendelet⁵⁴ között, többnyire megkerülte a kérdést annak megállapításával, hogy az első jogi eszköz csak az egyéni kártérítési keresetekre vonatkozik, míg a második az utasoknak történő segítségnyújtásra és az egységesített kártalanításra vonatkozó kötelezettségeket tartalmaz. Mindemellett az e két ítéletre a szakirodalom jelentős részében adott ellenséges reakciók tovább hangsúlyozzák a vita érzékeny jellegét.⁵⁵

⁴⁷ Lásd: Supreme Court of the United Kingdom, 2014. március 5-i Stott kontra Thomas Cook Tour Operators Limited ítélet, [2014] UKSC 15, a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló, 2006. július 5-i 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2006. L 204., 1. o.) kapcsolatban.

⁴⁸ Lásd különösen: United States Court of Appeals, Second Circuit (az Egyesült Államok fellebbviteli bírósága, 2. körzet), 2002. március 22-i King kontra American Airlines, Inc. ítélet, 284 F.3d 352.

⁴⁹ Lásd különösen: United States District Court, D. Maryland (az Egyesült Államok Maryland állam bírósági kerületére illetékes kerületi bíróság), 2007. január 31-i Knowlton kontra American Airlines, Inc. ítélet, 31 Avi 18,486. A jogorvoslati lehetőségtől megfosztott utasokra vonatkozó további példákat illetően lásd: McDonald, M., i. m., 220–223. o.

⁵⁰ Lásd különösen: Giumulla, E., i. m., 5. o., 9. §; McDonald, M., i. m.

⁵¹ Lásd különösen: Supreme Court of the United Kingdom, 2014. március 5-i Stott kontra Thomas Cook Tour Operators Limited ítélet, [2014] WL 795206, 63–65. §.

⁵² 2006. január 10-i ítélet (C-344/04, EU:C:2006:10, 33–48. pont).

⁵³ 2012. október 23-i ítélet (C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 41–60. pont).

⁵⁴ A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.).

⁵⁵ Lásd különösen: Wegter, J. J., „The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention”, *Air & Space Law*, 31. kötet, 2. sz., 2006, 133–148. o.; Radošević, S., „CJEU’s Decision in *Nelson and Others* in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention”, *Air & Space Law* 38. kötet, 2. sz., 2013, 95–110. o.; Tompkins, G. N., „Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure”, *Air & Space Law*, 39. kötet, 3. sz. (2014), 203–214. o.

2. A Bíróságnak a jelen ügyben nem szükséges állást foglalnia

51. E viták közepette azonban egyvalami biztos: amint azt már korábban jeleztem, a Bíróságnak a jelen ügyben nem szükséges teljes körűen állást foglalnia a Montreali Egyezmény kizárólagosságának terjedelmét illetően.

52. Mivel ugyanis a tág felfogás magában foglalja a szűket, egy szempontból egybeesnek: legalábbis a Montreali Egyezmény 29. cikke szerint kétségtelenül kizárólag ez a jogi eszköz az irányadó a légi fuvarozókkal szemben érvényesített azon követelésekre, függetlenül azok jogalapjától, amelyek objektíve az utasnak az említett egyezmény általános hatálya alá tartozó nemzetközi légi járaton az egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében foglaltak szerint a repülőgép fedélzetén bekövetkezett baleset miatt bekövetkezett halálához vagy az utas által elszenvedett testi sérülésekhez kapcsolódnak. Ilyen helyzetben általánosan elfogadott, hogy a felperes nem kerülheti meg az említett jogi eszköz feltételeit és a felelősség abban előírt korlátozását a nemzeti jog alapján történő keresetindítással.⁵⁶ Csak az olyan követelések tekintetében tér el a két felfogás, amelyek sem az utas halálával vagy testi sérülésével, sem pedig balesettel nem kapcsolatosak: a szűk felfogás szerint a felperes a nemzeti jog alapján eljárhat, a tág felfogás szerint nem áll rendelkezésére semmilyen potenciális jogorvoslat.⁵⁷

53. A jelen esetben, amint azt az alábbi szakaszban kifejtem, a DB által az Austrian Airlines-szal szemben érvényesítetthez hasonló követelés véleményem szerint objektíve az utasnak a 17. cikk (1) bekezdése értelmében vett baleset által okozott testi sérüléséhez kapcsolódik. A Bíróságnak tehát nem kell választania a tág és a szűk felfogás között. A helyes felfogástól függetlenül e követelésre *minden esetben* kizárólag az említett egyezmény az irányadó, és az utóbbi elévültként kizárja azt.⁵⁸

54. Véleményem szerint a bírói önkorlátozás dicséretes megnyilvánulása lenne, ha a Bíróság a jelen ügyben erre a nyilvánvaló megállapításra szorítkozna, és tartózkodna attól, hogy véglegesen állást foglaljon a Montreali Egyezmény kizárólagossága terjedelmének tágabb kérdésében. A jövőben előfordulhatnak olyan ügyek, amelyekben a Bíróságnak le kell majd nyelnie ezt a pirulát. Az utasok által a légi fuvarozók ellen indított, hátrányos megkülönböztetéssel kapcsolatos keresetek esete kerülhet elé. Amennyiben és amikor ilyen ügy érkezik, azt leginkább a nagytanácsnak kellene eldöntenie a fent ismertetett valamennyi szempont gondos mérlegelését követően.

B. A DB által elszenvedetthez hasonló sérüléseket a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „baleset” által okozottnak kell tekinteni (első kérdés)

55. Az előző szakaszban már utaltam arra, hogy a DB által az Austrian Airlines-szal szemben érvényesítetthez hasonló követelésre véleményem szerint kizárólag a Montreali Egyezmény az irányadó, mivel az objektíve az említett egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése szerinti helyzethez kapcsolódik. A felperes következképpen nem kerülheti meg az egyezményben meghatározott kétéves keresetindítási határidőt a nemzeti jog alapján történő keresetindítással. Az alábbiakban kifejtem az ezzel kapcsolatos álláspontomat.

⁵⁶ Vagyis a kereseti jogalapok „halmozódása” esetén (lásd a 26. pontot).

⁵⁷ Vö. fenti 31. és 32. pont.

⁵⁸ Amint azt az imént kifejtettem, csak akkor lett volna szükség arra, hogy a Bíróság állást foglaljon a kizárólagosság terjedelmét illetően, ha a DB által elszenvedetthez hasonló sérülések nem tekinthetők „balesetből” eredőnek. A kérdést előterjesztő bíróság ezért vetette fel a kérdést pragmatikusan kiegészítő jelleggel.

56. Az alapügyben nem vitatott, hogy DB követelése olyan „testi sérülésekhez” – mégpedig súlyos égési sérülésekhez – kapcsolódik, amelyeket egy utas – azaz ő maga – szenvedett el a Montreali Egyezmény általános hatálya alá tartozó nemzetközi légi járaton – amint azt a fenti 18. pontban kifejtettem –, és hogy az e sérülésekhez vezető (egy vagy több) esemény a repülőgép fedélzetén következett be. Az egyetlen vitatott kérdés az, hogy e sérüléseket jogi szempontból a 17. cikk (1) bekezdése értelmében vett „baleset” által okozottnak kell-e tekinteni.

57. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy a DB-t Bécsbe szállító járaton véletlenül leesett egy kanna egy felszolgálókocsiról, amellyel az üléssorok között manővereztek a légiutas-kísérők. A forró kávé kiömlött, és súlyos égési sérüléseket okozott DB-nek.⁵⁹

58. Amint azt a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, egy ilyen szerencsétlen eset kétségtelenül a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetnek” minősül. Ez attól függetlenül így van, hogy e fogalomnak a Supreme Court of the United States (az Egyesült Államok legfelsőbb bírósága) által az Air France kontra Saks ítéletben⁶⁰ sok évvel ezelőtt megállapított meghatározását – „az utason kívül álló váratlan vagy szokatlan esemény vagy történés” –, vagy a Bíróság által a Niki Luftfahrt ítéletben elfogadott újszerű meghatározását – „előre nem látható, az akarattól független, kárt okozó esemény” – alkalmazzuk-e.⁶¹ Nyilvánvaló, hogy ha valaki felszáll egy repülőgépre, nem várja/látja előre, hogy a repülés alatt egy kanna forró kávé fog ráömleni.⁶²

59. Ezt a megállapítást nem vitatja DB.⁶³ A fellebbviteli bíróság és a kérdést előterjesztő bíróság előtt azonban a felperes úgy fogalmazta meg követelését, hogy az nem erre a „balesetre”, hanem az azt követő eseményekre vonatkozik. A DB által alapul vett megtérítési elmélet szerint ugyanis követelése egy másik okból, vagyis abból az állítólagosan⁶⁴ elégtelen és nem megfelelő elsősegélyből ered, amelyet a légiutas-kísérők nyújtottak sérüléseire,⁶⁵ megsértve a fuvarozók utasokkal szemben fennálló gondossági kötelezettségét. Ez az ok *különbözik az eredeti „balesettől”, és külön sérülést*, jelesül DB égési sérüléseinek súlyosbodását eredményezte. DB kizárólag e konkrét sérülés miatt kér kártérítést.

60. DB álláspontja szerint ezért a követelése – ahogyan azt megfogalmazta – kizárólag olyan testi sérülésekre vonatkozik, amelyeket nem a forró kávéval teli kanna „véletlen” leesése, hanem a kabinszemélyzet ezt követő reakciója okozott. Következésképpen e követelésre nem a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése az irányadó, és így az az osztrák jog alapján érvényesíthető az e jogban meghatározott feltételek – különösen az elévülési idő – mellett.

61. Ezen évrre tekintettel első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra keres választ, hogy a forró kávéval teli kanna leesését és a személyzet által az égési sérülések tekintetében ezt követően nyújtott elsősegélyt különálló sérülési okoknak, vagy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett egyetlen „baleset” részét képezőknek kell tekinteni.

⁵⁹ Lásd a fenti 10. pontot.

⁶⁰ Supreme Court of the United States (az Egyesült Államok legfelsőbb bírósága), 1985. március 4-i ítélet, 470 U. S. 392 (1985) (a továbbiakban: Air France kontra Saks ítélet).

⁶¹ 35. pont.

⁶² Lásd analógia útján: Niki Luftfahrt ítélet (14. és 43. pont).

⁶³ Lásd a fenti 14. pontot.

⁶⁴ Hangsúlyozom, hogy az alapeljárás jelenlegi szakaszában ez a tény még nem nyert megállapítást. Az Austrian Airlines ugyanis vitatja azt (lásd a 8. lábjegyzetet), és a kérdést előterjesztő bíróság jelezte, hogy amennyiben az releváns DB követelésének sorsa szempontjából, úgy további bizonyítékokra és megállapításokra van szükség e tekintetben.

⁶⁵ Lásd részletesebben a fenti 8. lábjegyzetet.

62. Véleményem szerint ezt az első kérdést némileg át kell fogalmazni. DB érvének fényében ugyanis az alapügy nyilvánvalóan az *okozati összefüggés* kérdését veti fel. Lényegében az, hogy a felperes követelése a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik-e, és hogy arra mint ilyenre kizárólag e jogi eszköz az irányadó-e, attól függ, hogy a repülőgép fedélzetén bekövetkezett eredeti baleset, vagyis a kanna leesése azon sérülések említett rendelkezés értelmében vett „okozójának” tekinthető-e, amelyek miatt DB kártérítést kér, mivel a személyzet időközben elsősegélyt nyújtott. Ezt a kérdést önmagában kell vizsgálni.⁶⁶ Ezzel szemben nem lenne helyénvaló azt némileg közvetve, a „baleset” fogalma alatt vizsgálni arra keresve a választ, hogy e két különböző tényezőt egy eseményként kell-e kezelni ugyanazon rendelkezés alkalmazásában.⁶⁷

63. Ennek megfelelően az alábbiakban kifejtem, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában miért kell a kanna „véletlen” leesését jogi szempontból úgy tekinteni, mint amely a DB követelésének tárgyát képező testi sérüléseket „okozta”, függetlenül attól, hogy az azt követő elsősegélynyújtás szintén hozzájárulhatott e sérülésekhez (1. pont).⁶⁸ Ezenfelül, mivel az Austrian Airlines a Bíróság előtt felvetette azt a kérdést, hogy mindenesetre e második esemény önmagában is minősülhet-e az említett rendelkezés értelmében vett „balesetnek”, a teljesség kedvéért röviden ezzel is foglalkozom (2. pont).

1. A Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában a kanna „véletlen” leesését jogi szempontból úgy kell tekinteni, mint amely az elszenvedett testi sérüléseket „okozta”

64. A kérdéskör kiindulópontjaként érdemes hangsúlyozni, hogy bár a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése nem határozza meg pontosan, hogy egy adott baleset mely helyzetekben tekinthető az utas halálát vagy testi sérülését „okozónak”, és az említett egyezmény általánosságban nem határozza meg e fogalmat, azt nem a szóban forgó szállítási szerződésre alkalmazandó nemzeti jog⁶⁹ alapján kell értelmezni, ahogyan azt DB és az Austrian Airlines

⁶⁶ E ponton joggal merülhet fel a kérdés, hogy a Bíróság hogyan foglalkozhat az EUMSZ 267. cikkben meghatározott, az uniós jog értelmezésére vonatkozó kérdésekre korlátozódó előzetes döntéshozatali eljárás keretében azzal a kérdéssel, hogy egy adott balesetet egy bizonyos sérülés „okozójának” kell-e tekinteni a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában. Véleményem szerint a Bíróság *megteheti* ezt, de csak bizonyos mértékben. Amint azt ugyanis a következő szakaszban kifejtem, az okozati összefüggés két kérdésben kristályosodik ki. *Először is* el kell dönteni, hogy a „baleset” hozzájárult-e a sérülés bekövetkezéséhez vagy sem (lásd a 66–68. pontot). Ez nyilvánvalóan ténykérdés, amelyet minden egyes esetben a nemzeti bíróságnak kell tisztáznia. A jelen ügyben ez a kérdés nem vitatott (lásd a 75. pontot). Az okozati összefüggés *második* szempontja az, hogy a „baleset” kellőképpen kapcsolódik-e a szóban forgó sérüléshez ahhoz, hogy szakpolitikai szempontból igazolja a 17. cikk (1) bekezdésének alkalmazását (lásd a 69–74. pontot). Ez (uniós) jogi kérdés, és az egyetlen, amelyről a jelen ügyben szó van (lásd a 77. és azt követő pontot). Az a kérdés is felmerülhet, hogy a Bíróságnak *meg kell-e tennie* ezt. Az Austrian Airlines (A légi fuvarozó felelősség alóli mentesülése) ügyre vonatkozó indítványom 77. pontjában már részleteztem, hogy milyen fenntartásaim vannak azzal kapcsolatban, hogy a Bíróság előzetes döntéshozatali eljárás keretében rendkívül részletes és konkrét tényállásra szabott kérdésekre adjon választ. Mindemellett, mivel a jelen ügy az első, amely az okozati összefüggés 17. cikk (1) bekezdésében meghatározott követelményére vonatkozik, és tekintettel a jövőbeni ügyek szempontjából fennálló szemléltető jellegére, hasznosnak és helyénvalónak tartom, hogy a jelen ügyben sor kerüljön erre.

⁶⁷ E megközelítés mesterséges voltát véleményem szerint az bizonyítja, hogy arra a kérdésre, hogy a kanna leesését és az azt követő elsősegélynyújtást egyetlen „balesetként” kell-e kezelni, az Austrian Airlines és a Bizottság olyan érveléssel válaszol, amely természeténél fogva egy okozati összefüggéssel kapcsolatos okfejtés, amelyre adott esetben hivatkozni is fogok. Még a német kormány is, amely egyrészt azzal foglalkozik, hogy a két eseményt egyetlen „balesetnek” lehet-e tekinteni, másrészt pedig azzal, hogy DB sérülései a kanna leesése által „okozottak” tekinthetők-e, mindkét részben lényegében ugyanazt az okfejtést adja elő. Ami azt illeti, az előzetes döntéshozatalra utaló végzésben a kérdést előterjesztő bíróság maga is az okozati összefüggés szempontjából tárgyalja a kérdést.

⁶⁸ E tekintetben osztom az alapügyben eljáró fellebbviteli bíróság álláspontját (lásd a fenti 13. pontot).

⁶⁹ A jelen esetben ez az osztrák jog a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (Róma I.) (HL 2008. L 177., 6. o.; helyesbítés: HL 2009. L 309., 87. o.) 5. cikkének (2) bekezdése alapján.

javasolja. Tekintettel ugyanis az említett egyezmény által követett egységesítési célra,⁷⁰ és mivel az egyezmény nem rendelkezik eltérően,⁷¹ e kifejezést ehelyett önállóan kell értelmezni a Bécsi Egyezményben meghatározott értelmezési szabályokra tekintettel.⁷² A nemzeti jogtól való függetlenség azonban nem jelentheti annak teljes figyelmen kívül hagyását. Amikor a felelősségre vonatkozó jog olyan alapvető fogalmáról van szó, mint az okozati összefüggés – amelynek részletei aligha vezethetők le intellektuális őszinteséggel kizárólag e fogalom „szokásos értelméből”, a fogalom használatának „szövegösszefüggéséből” és a Montreali Egyezmény „tárgyából és céljából” –, akkor a szerződő államok jogában közös általános elvekből is meríteni kell.⁷³

65. Az említett értelmezési szabályokkal összhangban és az említett elvekre tekintettel a Bíróság előtti eljárásba beavatkozó valamennyi féllel együtt úgy vélem, hogy annak minden egyes esetben történő megállapítása érdekében, hogy a releváns „baleset” az utas követelés tárgyát képező sérülését „okozónak” tekinthető-e, *két egymást kiegészítő tesztet* kell egymás követően alkalmazni.

66. Az Austrian Airlines, a német kormány és a Bizottság szerint az *első teszt* közvetlenül a 17. cikk (1) bekezdésében használt „okozni” ige szokásos, mégpedig „valamit előidézni” értelméből következik. Ez egy *ténybeli* teszt. Megfelel annak, ami a szerződő felek jogában „sine qua non”, „valami nélkül” vagy „a feltételek egyenértékűsége” okozati összefüggésként ismert. E teszt alapján minden olyan magatartást vagy eseményt, amely ténylegesen egy adott sérülés szükséges feltételét képezi – azaz „amely nélkül” a sérülés nem következett volna be –, úgy kell tekinteni, mint amely a sérülést okozta. Mivel minden sérülés olyan tényezők kombinációjának eredménye, amelyek mindegyike hozzájárul a bekövetkezéséhez,⁷⁴ a sérülést a „valami nélkül” teszt alapján úgy kell tekinteni, mint amelynek nem *egy*, hanem *több* oka van. Ugyanis e tényezők mindegyike az adott sérülés ténybeli okának – vagy az ahhoz vezető „okok láncolata” „láncszemének” – minősül.⁷⁵

67. A Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában tehát az *első teszt* akkor teljesül, ha a releváns „baleset” ténylegesen az utas követelés tárgyát képező sérülésének szükséges feltétele, vagyis a sérülés nem következett volna be ezen esemény „nélkül”. Ez azt is jelenti, hogy elegendő, ha a „baleset” *egyike azon tényezőknek*, amelyek hozzájárultak a sérülés bekövetkezéséhez, vagyis egy „láncszem” a sérüléshez vezető „okok láncolatában”. Amint azt a

⁷⁰ A fuvarozó felelősségének feltételei, legalábbis balesetek esetén, minden bizonnyal a nemzetközi légi szállítás azon szabályai közé tartoznak, amelyeket a Montreali Egyezmény egységesíteni kívánt (lásd a fenti 44. és 45. pontot). E feltételek egyikének a *lex contractus* alapján történő értékelése veszélyeztetné ezen egységesítési célt, mivel a felelősség így változhatna attól függően, hogy melyik bíróság előtt indították a keresetet – mivel a szerződő felek különböző jogválasztási szabályai eltérő *lex contractusokat* jelölhetnek ki –, és végső soron e jog tartalmától függően.

⁷¹ A Montreali Egyezmény bizonyos kérdéseket kifejezetten – lásd különösen a 33. cikk (4) bekezdését – vagy hallgatólagosan – lásd a 29. cikk első mondatának utolsó sorát („[...] annak a sérelme nélkül [...]”) – a nemzeti joghoz utal. Nem így tesz az okozati összefüggésnek az említett egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelménye esetében.

⁷² Lásd analógia útján: 2022. október 20-i Laudamotion ítélet (C-111/21, EU:C:2022:808, 21. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

⁷³ Lásd: az Austrian Airlines (A légi fuvarozó felelősség alóli mentesülése) ügyre vonatkozó indítványom (72. pont).

⁷⁴ Erre tipikus példa egy gyalogost elütő kerékpáros. E baleset a kerékpár sebességének, a fékje hibájának, a gyalogos figyelmetlenségének stb. kombinációja miatt következett be.

⁷⁵ Az európai uniós tagállamok és az Egyesült Királyság jogszabályainak összehasonlító elemzését illetően lásd különösen: Von Bar, C. és mások (szerk.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR)* [Az európai magánjog elvei, fogalom meghatározásai és mintaszabályai. Közös referenciakeret-tervezet]; készítette: az Európai polgári jogi törvénykönyv kérdéseit tanulmányozó munkacsoport és az EK magánjogát tanulmányozó kutatócsoport (Acquis Group), Sellier, European Law Publishers, München, 2008, IV. kötet, VI. könyv („Non contractual liability arising out of damage caused to another” [Másnak okozott kárból eredő szerződésen kívüli felelősség]), 4. fejezet: Causation [Okozati összefüggés], 3566–3608. o.

kérdést előterjesztő bíróság megjegyezte, ezt a megközelítést kifejezetten támogatta különösen a Supreme Court of the United States (az Egyesült Államok legfelsőbb bírósága) az Air France kontra Saks ítéletben.⁷⁶

68. Véleményem szerint ez az első teszt összhangban van a Montreali Egyezménynek mind a fogyasztóvédelmi,⁷⁷ mind az egységesítési célkitűzésével. E tekintetben vizsgáljuk meg egy utas olyan testi sérülésének hipotetikus esetét, amelyet az alábbi – legalább – két tényező kombinációja idézett elő: i. a szóban forgó utas korábbi egészségi állapota, amely hajlamossá tette őt a szívrohamra, valamint ii. a repülőgép „előre nem látott” kényszerleszállása által előidézett rendkívüli stressz, amely szívrohamot váltott ki. Ilyen helyzetben egyrészt a fent ismertetett első teszt hozzájárul ahhoz, hogy az áldozat könnyen⁷⁸ kártérítést kaphasson a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján, mivel elegendő az a pusztán tény, hogy a „baleset” az utas halálához vagy sérüléséhez vezető „okok láncolatának” egyik „láncszeme”. Ha ezzel szemben a „balesetnek” kellene lennie az utas sérülése „egyetlen/elégséges okának”, vagy akár „fő okának”, ez súlyosan akadályozná az utas követelését. Az első alternatív teszt az említett példában teljes mértékben kizárhatja a kártérítést.⁷⁹ A második bizonytalansághoz vezetne. A fent említett két tényező közötti választás ugyanis vitatható lenne, és mint ilyen valószínűleg jelentős vitát váltana ki a peres felek között, minek következtében a bíróság által végül meghozott döntés némileg önkényes lesz.⁸⁰ Másrészt a „valami nélkül” teszt az említett egyezmény egységes alkalmazásához is hozzájárul. Ugyanis az, hogy egy követelésre a 17. cikk (1) bekezdése az irányadó-e, az utas sérülése és egy „baleset” közötti objektív kapcsolattól függ, nem pedig attól, hogy a felperes hogyan hivatkozott az előbbi okára, vagy a fuvarozó hogyan védekezett; erre a kérdésre később még visszatérek.

69. Mindemellett – amint azt a Bíróság előtt valamennyi fél és beavatkozó egyöntetűen hangsúlyozta – a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában a fent tárgyalt „valami nélkül” teszt nem alkalmazható korlátok nélkül. Ellenkező esetben e rendelkezés hatálya és végső soron a fuvarozó abból eredő felelősségének terjedelme túlzott lenne.

70. E tekintetben vizsgáljuk meg a következő hipotetikus helyzetet: egy nemzeti labdarúgó-válogatottat a világbajnokságra szállító repülőgép egyik hajtóműve „váratlanul” megsérül, és a repülőgép kényszerleszállást hajt végre. A játékosok nem sérülnek meg ennek során, de érthető módon megrázkódtatás éri őket. Az e „baleset” által okozott trauma egy héten át növekszik, mígnem egy mérkőzés során az egyik játékosnak elkalandozik a figyelme, elvesíti a labdát, elveszti egyensúlyát, elesik és kifecamítja a bokáját; e sérülésért jelentős kártérítés járhat, tekintettel arra a káros hatásra, amelyet minden bizonnyal e játékosnak az említett sporteseményen való további részvételére gyakorol.

71. Lehetséges, hogy az eredeti „baleset” „nélkül” a játékos nem szenvedte volna el a szóban forgó testi sérülést. Mindazonáltal észszerűtlenül kiterjesztené a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezést, ha úgy vélnénk, hogy az említetthez hasonló sérülésekre,

⁷⁶ „Minden sérülés okok láncolatára vezethető vissza, és csak azt követeljük meg, hogy az utas képes legyen bizonyítani, hogy a lánc valamelyik láncszeme [a 17. cikk (1) bekezdése értelmében vett »baleset«] volt.”

⁷⁷ Lásd a Montreali Egyezmény harmadik preambulumbekendését.

⁷⁸ Mindemellett előfordulhatnak olyan helyzetek, amelyekben nehéz lehet bizonyítani, hogy egy adott „baleset” „nélkül” nem következett volna be a szóban forgó sérülés. E témában lásd különösen: Defossez, D., „Contaminated Air: Is the »But For« Test Saving Air Carriers?”, *Air & Space Law* 44. kötet, 2. sz., 2019, 185–202. o.

⁷⁹ Mivel az „előre nem látott” leszállás önmagában nem okozta volna az utas szívrohamát és testi sérülését, hanem csak az utas korábbi egészségi állapotával összefüggésben.

⁸⁰ Lásd ebben az értelemben: Supreme Court of the United States (az Egyesült Államok legfelsőbb bírósága), 2004. február 24-i *Olympic Airways kontra Husain* ítélet, 124 S.Ct. 1221.

amelyek csak nagyon lazán kapcsolódnak egy „baleset”-hez, ez a rendelkezés az irányadó. Ezenfelül, ha a légi fuvarozókat e rendelkezés alapján felelősség terhelné a repülőgépeik fedélzetén bekövetkezett baleset ilyen távoli következményeiért, az túlzottan súlyos, nehezen meghatározható és kiszámítható kártérítési terhet telepítené rájuk. Nem maradna fenn az utasok és fuvarozók közötti „méltányos érdekegyensúly”, amelyre az egyezmény megszövegezői törekedtek.⁸¹ Analógia útján, a szerződő államok jogszabályai – amint arra DB rámutatott – általánosan elismerik, hogy a „valami nélkül” teszt nem elegendő a felelősség észszerű keretek között tartásához.⁸²

72. Ezért minden esetben egy *második tesztet* kell alkalmazni. Ez egy *jogi teszt*, és mint ilyen szakpolitikai döntést foglal magában. Ez a teszt annak meghatározására irányul, hogy a „baleset” és az utas sérülése közötti okozati összefüggés – a „valami nélkül” teszt pusztán teljesítésén túl – kellő jelentőségű-e ahhoz, hogy a Montreali Egyezmény tárgyára és céljára tekintettel a 17. cikk (1) bekezdése alkalmazása és a fuvarozó felelősségének e rendelkezés alapján történő megállapítása igazolt és észszerű legyen. Ez a teszt megfelel annak, amit a kontinentális jogrendszerű országokban „megfelelő oknak”, az angolszász jogrendszerű országokban pedig „közvetlen oknak” neveznek.

73. Általában véve a szerződő államok jogában⁸³ az adott sérüléshez hozzájáruló összes tényező közül egy magatartás vagy esemény akkor minősül e sérülés „megfelelő” vagy „közvetlen”⁸⁴ és így peresíthető okának,⁸⁵ ha a sérülés ezen ok „természetes” következménye. A klasszikus alteszt annak megvizsgálása, hogy a szóban forgó sérülés az adott magatartás vagy esemény „előrelátható” következménye volt-e, azaz hogy visszatekintve, egy hipotetikus szemlélő észszerűen előre láthatta volna-e az összes körülmény és múltbeli tapasztalat fényében, hogy az adott magatartás vagy esemény ilyen sérülést fog okozni. Egy másik, a német kormány által említett, szorosán kapcsolódó alteszt annak megvizsgálásában áll, hogy a sérülés a szóban forgó magatartással vagy eseménnyel együtt járó kockázat megvalósulásának tekinthető-e.⁸⁶ Egyik alteszt sem teljesül, ha valószínűtlennek tűnik, hogy a releváns magatartás vagy esemény az adott sérüléshez vezetett volna, és hogy az csak „különösen atipikus” vagy „nagyon rendkívüli” események láncolata miatt következett be. Ezt a jogi tesztet nem elvont módon kell alkalmazni, hanem inkább annak világos és szilárd szakpolitikai szándékát szem előtt tartva: jóllehet az embereknek általában felelniük kell kárt okozó cselekményeikért, a polgári jogi felelősség nem terjedhet ki észszerűen e cselekmények távoli következményeire.

74. A Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének összefüggésében – amint azt valamennyi fél és beavatkozó egyöntetűen állította –⁸⁷ ez azt jelenti, hogy e rendelkezés hatálya és a fuvarozó az alapján fennálló felelősségének terjedelme a releváns „baleset” „előrelátható” következményeinek minősülő sérülésekre korlátozódik, vagy – másként fogalmazva – azokra a

⁸¹ Lásd ebben az értelemben: Niki Luftfahrt ítélet (40. pont).

⁸² Lásd különösen: Von Bar, C. és mások (szerk.), i. m., 3570. o., valamint a tagállamok jogszabályainak e kérdésben történő összehasonlító elemzését illetően 3574–3585. o.

⁸³ A tagállamok jogszabályainak e kérdésben történő összehasonlító elemzését illetően lásd különösen: Von Bar, C. és mások (szerk.), i. m., 3574–3585. o.

⁸⁴ A jelen ügy szempontjából a „megfelelő” és a „közvetlen” kifejezést szinonimaként használom a nemzeti jog minden nüanszát figyelmen kívül hagyva.

⁸⁵ Egy sérülésnek több „megfelelő” vagy „közvetlen” oka is lehet.

⁸⁶ Az Egyesült Államok jogát illetően lásd: Restatement (Third) of Torts: liability for physical harm (Basic Principles), „Scope of liability – Proximate cause”, 29. §. Vizsgáljuk meg egy olyan diák példáját, aki késve hagyta el az egyetemét, mert órája később ért véget, majd az úton való átkelés közben elütötte egy autót, és ennek következtében meghalt. Az autóvezetés önmagában a baleset kockázatát hordozza magában. Az óra végének időpontja nem. Az első tényező a sérülés „megfelelő”/„közvetlen” oka; a második, bár ugyanannak szükséges feltétele (ténybeli ok), nem az.

⁸⁷ Ugyanezen álláspontot illetően lásd még: Giesmulla, i. m., 19. o., 45. §.

sérülésekre, amelyek az adott eseménnyel együtt járó kockázat megvalósulását jelentik. Az említett rendelkezés alkalmazásában jogi szempontból e sérüléseket úgy kell tekinteni, mint amelyeket a szóban forgó „baleset” „okozott”. Ezzel szemben az olyan sérüléseket, amelyek visszatekintve a „baleset” valószínűtlen következményeinek tűnnek, és csak „különösen atipikus” vagy „nagyon rendkívüli” események láncolata miatt következtek be a „balesetből” kifolyólag, nem kell így tekinteni. Az Egyesült Államok bíróságai megint csak ezt a megközelítést követik. Álláspontjuk szerint az okozati összefüggés 17. cikk (1) bekezdésében foglalt követelményének teljesítéséhez a felperesnek nemcsak azt kell bizonyítania, hogy egy „baleset” a sérüléséhez vezető „okok láncolatának” részét képezi, hanem azt is, hogy a sérülést „közvetlenül” a „baleset” okozta.⁸⁸

75. Az alapügyben vitán felül áll, hogy a fent ismertetett első teszt teljesül: A kérdést előterjesztő bíróság ezt már megállapította. Ténybeli szempontból nyilvánvaló, hogy a kávéskanna „véletlen” leesése „nélkül” DB nem szenvedte volna el azokat a sérüléseket, amelyek miatt kártérítést kér, és ez még akkor is így van, ha elfogadjuk DB azon érvelését, hogy az általa elszenvedett eredeti égési sérüléseket e tekintetben meg kell különböztetni azok későbbi „súlyosbodásától”.⁸⁹ Amint azt ugyanis az említett bíróság és valamennyi beavatkozó megjegyezte, ha elképzeljük, hogy a kávéskanna nem esett volna le, DB nem szenvedett volna égési sérüléseket, és nyilvánvalóan (ebben az esetben) nem létező égési sérülései ezt követően nem „súlyosbodhattak” volna.

76. A megfelelő elsősegélynyújtás személyzet általi állítólagos elmulasztása – amennyiben bizonyítást nyer – minden bizonnyal az úgynevezett „súlyosodáshoz” vezető „okok láncolata” újabb „láncszemének” tekinthető. Feltételezve, hogy i. a személyzetnek jogszabályi kötelezettsége volt bizonyos módon reagálni DB leforrázására az utasokkal szemben fennálló jogszabályi gondossági kötelezettség⁹⁰ és/vagy iparági szabványok⁹¹ miatt, ii. ezt elmulasztották, és hogy iii. ha nem mulasztották volna el, az enyhíthette volna DB égési sérüléseit, adott esetben kétségtelenül úgy tekinthető, hogy e mulasztás „nélkül” e sérülések nem abban a formában következtek volna be, amelyben végső soron bekövetkeztek, tehát nem „súlyosodtak” volna abban az értelemben, ahogyan azt DB állítja. Ez a megfontolás azonban lényegtelen. Amint azt a fenti 67. pontban kifejtettem, az első teszt teljesüléséhez elegendő, ha a „baleset” egyike azon tényezőknek, amelyek hozzájárultak a szóban forgó sérülés bekövetkezéséhez: nem kell az egyetlen oknak lennie.

⁸⁸ Lásd többek között: United States District Court, S.D. New York, 2007. szeptember 6-i Zarlin kontra Air France ítélet, 2007 WL 2585061, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

⁸⁹ Lásd a fenti 59. pontot. Noha a kérdést előterjesztő bíróság látszólag egyetért DB érvelésének ezen aspektusával – sőt ez az első kérdésnek egyik előfeltétele –, nekem bizonyos problémáim vannak azzal. Amit ugyanis DB két különböző sérülésként fogalmazott meg, az valójában egy és ugyanaz: az általa elszenvedett égési sérülések. Az elsősegélynyújtás személyzet általi állítólagos elmulasztása nem vezetett szoros értelmében vett „különálló” sérülésekhez; ez lett volna a helyzet például akkor, ha a légiutas-kísérő DB égési sérüléseinek ellátása során rálépett volna a lábára, és eltörte volna a lábujjait. Az égési sérüléseket a személyzet magatartása ezenkívül nem is „súlyosította” a „súlyosabbá” tette, mint amilyenek voltak” értelemben. Amint azt ugyanis a lenti 76. pontban kifejtem, a jelen esetben arról van szó, hogy a személyzet gondatlanul elmulasztotta-e enyhíteni DB égési sérüléseit, vagyis *kevésbé súlyossá* tenni azokat, mint amilyenek eredetileg voltak, vagy jobbá tenni azokat, mint amilyenek a „természetes” alakulásukat követően lettek volna. Mindemellett, amint arra fent utaltam, még ha az elsősegélynyújtás valóban különálló sérülést eredményezett volna is, a jelen indítványban javasolt érvelés akkor is értelemszerűen érvényes lenne.

⁹⁰ Számos jogrendszer elismeri, hogy a fuvarozókat gondossági kötelezettség terheli az utasokkal szemben. A szóban forgó szállítási szerződésre alkalmazandó osztrák jog (lásd a 69. lábjegyzetet) szerint az ilyen szállítási szerződés megkötése a fuvarozó részére kötelezettséget keletkeztet az utasok biztonságának biztosítására (lásd: az Austrian Airlines [A légi fuvarozó felelősség alóli mentesülése] ügyre vonatkozó indítványom, 5. lábjegyzet).

⁹¹ Az Európai Unióban a 2006. december 12-i 1899/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2006. L 377., 1. o.) módosított, a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendelet (HL 1991. L 373., 4. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 348. o.) III. melléklete tartalmazza az iparági szabványokat. Lásd különösen: OPS 1.745 (a könnyen hozzáférhető elsősegélynyújtó készlettel való ellátottság követelménye); OPS 1.755 (az egészségügyi vészmentő dobozzal való ellátottság követelménye); OPS 1.760 (az elsősegélynyújtási oxigénnel való ellátottság követelménye); OPS 1.1005 és OPS 1.1010 (a személyzet alap- és folyamatos képzése többek között az alábbi témakörökben: az elsősegélykészletek tartalma és használata, elsősegély-oxigén, vészhelyzeti mentőfelszerelés).

77. A második teszt is egyértelműen teljesül a jelen esetben, annak ellenére, hogy DB ennek ellenkezőjéről próbálja meggyőzni a Bíróságot. A felperes lényegében azzal érvel, hogy a kávéskanna „véletlen” leesése nem tekinthető a hivatkozott sérülések – égési sérülései „súlyosbodása” – „megfelelő” vagy „közvetlen” okának, mivel azok nem voltak e „baleset” „előrelátható” következményei. DB véleménye szerint ez a súlyosbodás csak az események „atipikus” láncolata miatt következett be. Egy személy repülőgép fedélzetén történő leforrázását követően ugyanis „tipikusan” az történik, hogy e személy elégséges és megfelelő elsősegélyben részesül, megelőzve sérülései súlyosbodását. A személyzet ezzel kapcsolatos rendkívüli mulasztása ebben az esetben „kiszorító okként” funkcionál, megszakítva a „láncolatot”, amely az eredeti „baleset” vezet vissza.

78. Ez az érvelés azonban nem állja ki az alaposabb vizsgálat próbáját. Először is megint csak igaz, hogy még ha DB eredeti égési sérüléseit meg kellene is különböztetni azok „súlyosbodásától”, ez utóbbi nyilvánvalóan a leforrázás előrelátható következménye lenne, mivel ez a „súlyosbodás” az, ami a sebek „természetes” alakulásából következett volna, vagy a jelen esetben esetlegesen következett. Más szóval, ahogyan a német kormány fogalmaz, az égési sérülések „súlyosbodásának” kockázata már a kanna „véletlen” leesésének velejárója volt. A személyzet általi elsősegélynyújtás pontosan e kockázat megvalósulásának megelőzésére irányult. Egyértelmű és szoros „ok-okozati” összefüggés áll tehát fenn DB sérülései – még ha megkülönböztethetők lennének is, illetve még ha meg kellene is különböztetni azokat – és a releváns „baleset” között.

79. E tekintetben képzeljünk el egy olyan helyzetet, amely távol áll az utasok szállításától, de véleményem szerint meglehetősen szemléletes. Egy személy gondatlanul égő gyertyát ejt szomszédja házának függönyére. Tűz üt ki. A beavatkozásra kihívott tűzoltók gondatlanul nem rendelkeznek a szükséges felszereléssel, és nem küzdenek megfelelően a lángokkal. A ház végül leég. DB érvelését követve ez a gyertya leejtése valószínűtlen következményének minősülne, mert ha a tűzoltók eleget tettek volna gondossági kötelezettségüknek, és sikerült volna eloltaniuk a tüzet, a házban keletkezett kár kisebb lett volna. A logika téves volta nyilvánvaló. Nyilvánvalóan előrelátható volt, hogy a gyertya függönyre való leejtése végül a ház leégéséhez vezethet. Másként fogalmazva, ez a végeredményt egyértelműen „felölelte” az adott cselekményben rejlő „kockázat”.

80. Másodszor, DB állításával ellentétben a jelen esetben, bár a személyzetnek a kanna leesésére adott reakciója, amennyiben bebizonyosodik, hogy nem volt megfelelő, bizonyára – amint azt már jeleztem – a sérülések „súlyosbodása” további okának tekinthető, ez azonban nem vezethet olyan messzire, hogy „megszakadjon a láncolat”, amely visszavezet az eredeti „baleset”-hez. Ez csak akkor lenne így – amint az a fenti 73. és 74. pontból kitűnik –, ha a személyzet magatartása *különösen* atipikus vagy *nagyon* rendkívüli lett volna, olyannyira, hogy ez a magatartás – és a végül elszenvedett sérülések – visszatekintve *valószínűtlennek* tűnne egy hipotetikus szemlélő számára.⁹² Csak ebben az esetben lenne szakpolitikai szempontból észszerűtlen e sérüléseket az említett „balesetnek” tulajdonítani. Ez egy magas mérce, amely az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetben egyszerűen nem érhető el.

⁹² Analógia útján, a szerződő államok nemzeti jogában, amikor egy harmadik személy magatartása ékelődik az alperes eredeti jogellenes cselekménye és az áldozat által végül elszenvedett sérülés közé, ez a magatartás csak akkor minősül „kiszorító oknak”, ha ez a magatartás utólag visszatekintve *előre nem láthatónak vagy valószínűtlennek* tűnt volna. Ha nem ez a helyzet, akkor e magatartás nem szakítja meg az alperes cselekményeihez vezető „okok láncolatát”. Klasszikus példa, amikor valaki gondatlanul töltött fegyvert hagy egy iskola udvarán, majd egy gyermek felveszi azt, és a barátjára lő vele. Ilyen helyzetben a gyermek magatartása nem szakítja meg az első személy gondatlanságához visszavezető „okok láncolatát”. Ha ugyanis valaki egy iskola udvarán hagy egy fegyvert, – egyértelműen és egyszerűen – észszerűen előrelátható, hogy egy gyermek fel fogja venni és használni fogja azt. Lásd különösen: Von Bar, C. és mások (szerk.), i.m., 3571–3572. és 3578–3581. o.

81. Ahogyan azt ugyanis az Austrian Airlines, a német kormány és a Bizottság találóan megjegyzi, az, hogy egy légiutas-kísérő, aki esetleg csak korlátozott egészségügyi képzésben részesült, és akinek más feladatokra és utasokra is figyelnie kell, a „balesetet” követő esetlegesen stresszes helyzetben elmulasztja biztosítani a szükséges egészségügyi ellátást és figyelmet egy sérült utas számára, visszatekintve aligha tűnhet valószínűtlennek egy ilyen szemlélő számára.⁹³ Ez nem annyira „atipikus” vagy „rendkívüli”. Ez megtörténhet, mert a tapasztalatok alapján az emberek ilyen körülmények között hibáznak. Hasonlóképpen, a vészhelyzeti készlet repülés előtti feltöltésének gondatlan elmulasztása szintén aligha tekinthető ilyennek.⁹⁴

82. Hasonló példa lenne egy olyan személy esete, akit elüt egy más által gondatlanul vezetett autó, minek következtében eltörik a karja, amelyet meg kell műteni. A műtétet a sebész nem kellő gondossággal és figyelemmel végzi, és nem sikerül enyhítenie a sérülést, vagy súlyosbítja azt, vagy akár más sérülést okoz. Általában a szerződő felek joga szerint az ilyen műhibák nem szakítják meg az autó vezetőjének eredeti gondatlanságához visszavezető „okok láncolatát”, mivel nem annyira különösen „atipikusak” vagy rendkívül „kivételesek”, hogy visszatekintve valószínűtlennek tűnjenek, mert sajnos előfordulnak.⁹⁵

83. Véleményem szerint az okozati összefüggés Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelményének ezen értelmezése az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetben tökéletes összhangban van az említett egyezmény *rendszerével, tárgyával és céljával*.

84. Először is, a Montreali Egyezményben meghatározott felelősségi rendszerben az utas által elszenvedett „testi sérülés” esetén az a kérdés, hogy a fuvarozó személyzete „baleset” esetén megtette-e a sérülés elkerüléséhez szükséges intézkedéseket, csak a *védekezés* során hivatott szerepet játszani az említett egyezmény 21. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján, a fuvarozó 17. cikk (1) bekezdése szerinti felelősségének korlátozása céljából.⁹⁶ Ezért logikus módon ezt a szempontot nem kell figyelembe venni a korábbi szakaszban annak értékelése során, hogy a „baleset” a sérülés „okozójának” tekinthető-e, és így, hogy a szóban forgó követelésre az utóbbi rendelkezés az irányadó-e.

⁹³ A félreértések elkerülése érdekében hangsúlyozni szeretném, hogy annak eldöntése szempontjából, hogy a kávéskanna „véletlen” leesése DB sérülései megfelelő „okának” tekinthető-e, az a kérdés, hogy a megfelelő elsősegélynyújtás személyzet általi állítólagos elmulasztása „előrelátható” volt-e, érezhetően különbözik attól a kérdéstől, hogy az említett mulasztás önmagában „balesetnek”, vagyis e fogalomnak a Bíróság által elfogadott meghatározása szerint (lásd az 58. pont) „előre nem látott” eseménynek (lásd a jelen indítvány B.2. szakaszát) minősülhet-e. Képzelnék el, ha úgy tetszik, hogy egy légiutas-kísérő egy pohár forró kávé szolgál fel az utasnak. Ez a pohár végül lecsúszik az utas ülésének lehajtható tálcájáról, és leforrzza az utast. Egyrészt az okozati összefüggés szempontjából ez egy „előrelátható” eseménysor. Egy észszerű megfigyelő számíthatott arra, hogy ez bekövetkezik. A forró italok felszolgálásával együtt jár a leforrzás kockázata. Figyelembe véve a szokásos körülményeket, mint például a repülőgép mozgását, a lehajtható tálcáról leeshet a pohár, és ez valóban meg is történik. Ezért szolgálják fel néha a kávé fedővel ellátott poharakban. Másrészt a pohár leesése, ha ténylegesen megtörténik, még mindig tekinthető „előre nem látott eseménynek” és így „balesetnek”, mert a sérült utas (hacsak nem mindentudó) annak megtörténte előtt nem tudta, hogy az abban a pillanatban fog megtörténni, amikor megtörtént. Összefoglalva, számos „baleset”, bár „előre nem látott”, de „előrelátható” volt.

⁹⁴ Ezzel szemben, ahogyan arra a német kormány az észrevételeiben utal, abban az esetben, ha a DB sérüléseit ellátó légiutas-kísérő a kávéskanna leesését követően megmagyarázhatatlan okból dührohámot kapott volna, és szándékosan megütötte volna az utast, ez a magatartás visszatekintve kétségtelenül előre nem látható/valószínűtlennek tűnt volna.

⁹⁵ Ebben a helyzetben a vezető felelősségre lehetne vonni az összes sérülésért (lásd különösen: Cour de cassation [semmitőszék, Franciaország], 2000. január 27., 97–20.889. sz.), függetlenül attól, hogy az áldozat esetleg az orvossal szemben is követelést támaszthatna, *kizárólag* a második sérülés tekintetében. Lásd különösen a tagállamok jogának összehasonlító elemzését illetően Von Bar, C. és mások (szerk.), i.m., 3574–3585. o.

⁹⁶ Az említett rendelkezés értelmében „[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 kár nem [...] alkalmazottai vagy képviselői gondatlanságából [...] ered”. Azt, hogy a fuvarozó személyzete eleget tett-e gondossági kötelezettségének, és betartotta-e az iparági szabványokat, miután „baleset” történt, hagyományosan ez alapján értékelik. Lásd például: United States District Court, S. D. Florida (az Egyesült Államok Florida állam déli bírósági kerületére illetékes kerületi bíróság), 2018. március 10-i Quevedo kontra Iberia Lineas Aereas de España, Sociedad Anónima Operadora Co. ítélet, 2018 WL 776754.

85. *Másodszor*, ez az értelmezés hozzájárul az utasok és fuvarozók közötti „méltányos érdekegyensúlyhoz”, amelyre a Montreali Egyezmény megszövegezői törekedtek. Biztosítja, hogy kártérítési követelésnek az említett egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján, az egyezményben meghatározott kétéves keresetindítási határidőn belül történő érvényesítése esetén a felperes kártérítésben részesülhessen az említett rendelkezés alapján a releváns „balesetből” „közvetlenül” eredő *valamennyi káros következményért*, még azokért is, amelyek adott esetben részben a későbbi nem megfelelő vagy elégtelen elsősegélynyújtás miatt következtek be.⁹⁷ Ugyanakkor az ilyen felelősség nem lenne túlzott, hanem inkább igazolt és észszerű a szóban forgó „baleset” jelentőségére tekintettel.⁹⁸

86. Harmadszor, a kérdést előterjesztő bírósággal és a Bizottsággal együtt úgy vélem, hogy ugyanez az értelmezés a Montreali Egyezmény egységes alkalmazásához is hozzájárul. E tekintetben – amint azt elemzésem első szakaszában jeleztem – ez a jogi eszköz imperatív felelősségi rendszert hoz létre. Ennek megfelelően – amint azt a fenti 68. pontban említettem – azt, hogy valamely követelésre az egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése az irányadó-e, nem a követelés megfogalmazására tekintettel kell megállapítani, hanem objektíven, a tényleges körülményekre tekintettel. Az én értelmezésem pontosan azt garantálja, hogy minden olyan esetben, amikor egy követelés olyan sérülésekre vonatkozik, amelyek objektíven és szorosan kapcsolódnak egy „balesethez”, egy hozzáértő jogi képviselő *ne tudja megkerülni az egyezményt* és különösen a kétéves keresetindítási határidőt azzal, hogy – ahogyan azt DB megkísérelte –⁹⁹ ravaszul különválasztja e sérüléseket az említett eseménytől.¹⁰⁰

2. Annak kérdéséről, hogy önmagában „balesetnek” minősülhet-e a megfelelő és elégséges elsősegélynyújtás személyzet általi elmulasztása

87. Észrevételeiben az Austrian Airlines azzal érvelt, hogy még ha a kávéskanna leesése jogi szempontból nem is tekinthető a DB által hivatkozott sérülések „okozójának”, ez nem bír jelentőséggel. A fuvarozó véleménye szerint ugyanis a felperes által e sérülések tényleges „okaként” hivatkozott tényező, jelesül a légiutas-kísérők általi elsősegélynyújtás, önmagában is a

⁹⁷ Ez konkrétan azt jelenti, hogy például ha DB a Montreali Egyezményben meghatározott keresetindítási határidőn belül érvényesítette volna követelését, *sérüléseinek teljes mértékben megfelelő* kártérítést kaphatott volna a 17. cikk (1) bekezdése alapján, mivel még az elsősegélynyújtás állítólagosan különálló következményei is „megfelelő” vagy „közvetlen” összefüggésben álltak a kávéskanna „véletlen” leesésével. Ezzel szemben az ezzel ellentétes értelmezés nagyobb terhet jelentene az utasok számára. Azt jelentené, hogy ahhoz, hogy egy hasonló helyzetben teljes kártérítést kapjon, az utasnak nem csak egy, hanem két kereseti jogalapot kellene felhoznia és bizonyítania. Ahelyett, hogy csupán azt kellene bizonyítania, hogy a forró ital kiömlött, azt is *bizonyítania* kellene, hogy a személyzet válasza gondatlan volt – ami nem mindig lenne könnyű feladat, amint azt az alábbi 95. pontban kifejtettem.

⁹⁸ Ez annál is inkább észszerűnek tűnik, mivel a nem megfelelő elsősegélynyújtást a fuvarozó személyzete végezte. Mindemellett, még ha az elsősegélynyújtást például egy véletlenül a fedélzeten tartózkodó ápoló végezte volna is, a 17. cikk (1) bekezdése alapján a fuvarozónak továbbra is teljes mértékben felelnie kellene az utas sérüléséért, mivel – amint azt a jelen indítványban bemutattam – a „baleset” valamennyi sérülés említett rendelkezés értelmében vett „okozójának” tekinthető. Kétségtelen, hogy ebben a helyzetben az utas adott esetben az ápolóval szemben is követelést támaszthat, mivel az ő magatartása is okozta a sérülést. Ez azonban nemzeti jogi kérdés lenne, mivel a Montreali Egyezmény csak a légi fuvarozók felelősségének megállapítása iránt indított keresetekre irányadó.

⁹⁹ Az ilyen játszmákat a jelen esetben nyilvánvalóvá teszi az a körülmény, hogy DB a jelek szerint módosította sajátos követeléseit az első- és másodfokú eljárás között, potenciálisan az egyezmény megkerülése érdekében (vö. fenti 11. és 14. pont).

¹⁰⁰ Egy nagyon hasonló ügyet illetően lásd: United States Court of Appeals, Second Circuit, 1998. január 5-i *Fishman by Fishman kontra Delta Air Lines, Inc.* ítélet, 132 F.3d 138. Ebben az ügyben egy gyermeket leforráztak egy légi járaton, miután egy légiutas-kísérő véletlenül forró vizet öntött rá. Ez egyértelműen az (akkoriban hatályos) Varsói Egyezmény 17. cikke értelmében vett „baleset” volt. Az utas és anyja gondatlansági keresetet indított a fuvarozó ellen, de csak több mint két évvel az esemény után. Az említett egyezmény általi kizárás megállapításának elkerülése érdekében a felperesek – hasonlóan ahhoz, ahogy DB az alapügyben – a sérülés „okaként” nem magára a „balesetre”, hanem arra hivatkoztak, hogy azt követően a személyzet állítólag gondatlanul megtagadta az elsősegélynyújtást. A nemzeti bíróság elutasította ezt az érvet, megállapítva, hogy „a követelések alapjául [...] a [gyermek] leforrázása [szolgált] [...] A kiváltó ok, a »baleset« nem választható el mesterségesen annak következményeitől [...] a Varsói Egyezmény megkerülése érdekében”.

Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetnek” minősül. Így mindenesetre DB követelése még az említett jogi eszköz kizárólagosságának szűk felfogása alapján is¹⁰¹ az egyezmény hatálya alá tartozik, és így elévültként ki van zárva.

88. Ez a kérdés lényegesen eltér a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdéstől. Már nem önmagában az okozati összefüggésről van szó, hanem a személyzet adott magatartásának jogi minősítéséről. Ezenfelül e kérdést nem vitatták meg érdemben a Bíróság előtt. Azzal csak felületesen foglalkozott észrevételeiben DB és az Austrian Airlines. Mindenekelőtt, amint azt a következő pontban kifejtem, a jelen ügy szempontjából nem szükséges foglalkozni e kérdéssel. Mindezen okokból tiszteletteljesen azt javasolnám, hogy a Bíróság ne bocsátkozzon ebbe a vitába. Amennyiben azonban a Bíróság e kérdés megvitatása mellett dönt, röviden és másodlagosan foglalkozom vele.

89. Általánosságban, ha – mint az alapügyben – egy nemzetközi légi járaton „baleset” történik, például véletlenül egy kanna forró kávé esik egy utasra, és ez testi sérüléseket okoz, nem kell azon töprengeni, hogy a sebek megfelelő elsősegély keretében történő ellátásának a személyzet általi későbbi elmulasztása szintén „balesetnek” minősül-e. Amint azt az előző szakaszban kifejtettem, az a tény, hogy az eredeti „baleset” „megfelelően” vagy „közvetlenül” hozzájárult e sérülésekhez, a 17. cikk (1) bekezdésének alkalmazásában elegendő ahhoz, hogy akár a fuvarozót kötelezzék az áldozat kárának megtérítésére, akár – mint az alapügyben – elutasítsák az utóbbi keresetét mint az egyezmény által kizártat. Felesleges lenne a sérülésekhez vezető „okok láncolatát” (egy vagy több) más „balesetet” keresve tovább vizsgálni.¹⁰²

90. Ez a kérdés csak olyan – az alapügyben szereplőtől eltérő – helyzetekben válik relevánssá, amelyekben az utasnak olyan egészségügyi problémával – például agyi érkatasztrófiával vagy szívrohammal – kellett megküzdenie egy nemzetközi légi járaton, amelyet nem egy rendellenes esemény idézett elő, hanem amely kizárólag egy történetesen a fedélzeten megnyilvánuló korábbi egészségi állapot következménye. Ezen egészségügyi problémák ugyanis általában nem tekinthetők a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése szerinti „balesetnek”, mivel nem az érintett utasokon „kívül állnak”,¹⁰³ hanem pusztán „belső jellegűek”.¹⁰⁴ Ebben az összefüggésben felmerült az az érv – a kontextustól függően az utasok vagy a légitársaságok részéről –,¹⁰⁵ hogy az adott egészségügyi problémára való megfelelő reakálás személyzet általi elmulasztása – mert figyelmen kívül hagyták azt, vagy nem nyújtottak elégséges elsősegélyt, vagy nem rendelkeztek a fedélzeten az ehhez szükséges felszereléssel, helytelenül úgy döntöttek, hogy

¹⁰¹ Emlékeztetek arra, hogy az egyezmény kizárólagossága „tág” felfogásának elfogadása esetén DB követelése már csak azért is kizárt, mert a repülőgép fedélzetén elszenvedett sérülésre vonatkozik, függetlenül attól, hogy azt a 17. cikk (1) bekezdése értelmében vett „baleset” okozta-e vagy sem.

¹⁰² Különösen annak elismerése, hogy nem csak egy, hanem két „baleset” okozta az utas sérülését, nem befolyásolja azon kártérítés összegét, amelyben az utas a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján részesülhet. Az ilyen kártérítések célja ugyanis az elszenvedett sérülés kompenzálása. Ennek megfelelően összegük e sérülés mértékétől függ, nem pedig attól, hogy hány „baleset” járult hozzá ahhoz.

¹⁰³ Releváns kritérium, legalábbis a „baleset” fogalmának az Air France kontra Saks ítéletben szereplő meghatározásában (lásd a fenti 58. pontot).

¹⁰⁴ Lásd különösen: United States Court of Appeals, Eleventh Circuit, 1997. augusztus 25-i Krys kontra Lufthansa German Airlines ítélet, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁵ A Sidhu ítéletet és a Tseng ítéletet megelőzően ugyanis, amikor a Varsói Egyezmény, illetve a Montreali Egyezmény kizárólagosságának szűk felfogása volt az uralkodó, a felpereseknek az állt érdekében, hogy arra hivatkozzanak, hogy nem történt „baleset” ilyen körülmények között: ez a megállapítás azt jelentette, hogy az egyezményt nem tekintették alkalmazandónak, ami lehetővé tette a számukra gyakran kedvezőbb nemzeti jog szerinti keresetindítást. Ezzel szemben a légitársaságoknak ahhoz fűződött érdekük, hogy azzal érveljenek, hogy „baleset” történt, mert így visszakérülhetett az ügy az említett egyezmény kizárólagos hatálya alá. A Sidhu ítéletet és a Tseng ítéletet követően, amikor a kizárólagosság tág felfogása vált általánossá, az utasnak is érdeke lett azt állítani, hogy „baleset” történt, mivel csak így lehetett jogorvoslathoz hozzáférni. Ezzel szemben a légitársaságok érdeke az lett, hogy azzal érveljenek, hogy nem történt „baleset”: ennek megállapítása megóvja őket minden felelősségtől.

nem térnek el a repülőgéppel egy közeli repülőtérre azonnali kezelés céljából stb. – önmagában is olyan „balesetnek” minősül, amely hozzájárult az érintett utas esetleges halálához vagy testi sérüléséhez.

91. Számos határozat született, különösen az Egyesült Államok bíróságai részéről ebben a konkrét kérdésben. Ez az ítélkezési gyakorlat azonban nem teljes mértékben állandó. DB és az Austrian Airlines ugyanis egyaránt ellentétes álláspontjaikat alátámasztó határozatokra hivatkozott.

92. A határozatok – DB által „többségi álláspontként” bemutatott – első típusánál a bíróságok elutasították azt az érvet, hogy a megfelelő egészségügyi ellátás biztosításának, a fedélzeten megfelelő egészségügyi felszereléssel való rendelkezésnek vagy a repülőgép közeli repülőtérre történő átirányításának a személyzet általi elmulasztása önmagában a 17. cikk (1) bekezdése értelmében vett „balesetnek” minősülhet.¹⁰⁶

93. A határozatok – az Austrian Airlines által a „valódi” többségi álláspontként bemutatott és a Supreme Court of the United States (az Egyesült Államok legfelsőbb bírósága) Husain ügyben hozott alapvető ítéletével¹⁰⁷ kezdődő – második típusa szerint viszont a személyzet által az utas egészségügyi problémájára adott reakció bizonyos helyzetekben ilyen „balesetnek” minősülhet. Ez a helyzet akkor, ha a fuvarozó személyzete olyan jelentős mértékben eltér az iparági gondossági szabványoktól és/vagy légitársasági szabályzatoktól és eljárásoktól, amelyek az adott körülmények között bizonyos magatartás tanúsítását – oxigén biztosítása szívroham esetén stb. – követelik meg tőlük, hogy reakciójuk „szokatlan” és/vagy „váratlan” tekinthető.¹⁰⁸

94. Amint azt fent jeleztem, nem hiszem, hogy a Bíróságnak a jelen ügyben állást kellene foglalnia ebben a kérdésben, különösen mert az – ismétlem – irreleváns az alapügy szempontjából. Ha azonban mégis így tenne, bizonyos fokú óvatosságot javaslok. A Supreme Court of the United States (az Egyesült Államok legfelsőbb bírósága) a Husain ítéletben szereplő indokolása véleményem szerint jelentősen kiterjeszti a „baleset” fogalmát. Már az is fogalmi nehézségeket vet fel, hogy a személyzet magatartása önmagában „eseménynek” tekinthető.¹⁰⁹ Ezen értelmezés legnagyobb kihívást jelentő aspektusa mindazonáltal az az alapgondolat, amely szerint az ilyen „esemény” „szokatlan vagy váratlan” (vagy „előre nem látott”) jellege attól függ, hogy a személyzet eltért-e egy adott, a jog által előírt magatartástól, más szóval, hogy *gondatlanul járt-e el*.

95. Ez a megközelítés valóban alkalmas arra, hogy a „baleset” megtörténtének vizsgálatát – amelynek meglehetősen egyszerűnek kellene lennie – hosszadalmas, a tények és a jog összetett értékelését magában foglaló vitává tegye. E tekintetben, bár számos jogrendszer elismeri, hogy a fuvarozókat gondossági kötelezettség terheli az utasokkal szemben, és bár léteznek egészségügyi

¹⁰⁶ Lásd különösen: United States Court of Appeals, Third Circuit, 1984. július 19-i Stanley Abramson kontra Japan Airlines Co., Ltd ítélet, 739 F.2d 130; United States District Court, S. D. New York, 1996. február 22-i Tandon kontra United Air Lines ítélet, 926 F.Supp. 366; United States Court of Appeals, Eleventh Circuit, 1997. augusztus 25-i Krys kontra Lufthansa German Airlines ítélet, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁷ Az említett ítélet alapjául szolgáló ügyben egy utast helytelenül ültettek a repülőgép dohányzó részlegébe, miközben olyan korábbi asztmás betegségben szenvedett, amely nagyon érzékennyé tette a passzív dohányzásra. Az utas felesége többször kérte az egyik légiutas-kísérőt, hogy ültesse át férjét a repülőgép másik részébe, amit megtagadtak. Mivel a dohányzás a repülés alatt fokozódott, a férfi rosszul lett, némi orvosi segítséget kapott a vele utazó orvostól, de aztán meghalt. A legfelsőbb bíróság úgy ítélte meg, hogy az utas átültetésének a légiutas-kísérő általi megtagadása „balesetnek” minősült, mivel az egyértelműen az utason „kívül álló” „esemény”, valamint „váratlan és szokatlan” volt, mivel eltért az iparági szabványoktól és a légitársaság szabályzatától.

¹⁰⁸ Lásd például: United States District Court, S.D. Indiana, Indianapolis Division (az Egyesült Államok Indiana állam déli bírósági kerületére illetékes kerületi bíróság, indianapolisi divízió), 2007. október 10-i Watts kontra American Airlines, Inc. ítélet, 2007 WL 3019344.

¹⁰⁹ Nagyon is úgy tekinthető, hogy a személyzet cselekményei vagy mulasztásai önmagukban nem minősülhetnek „balesetnek”, mivel azok szigorú értelemben véve nem „események”, bár vezethetnek ilyen véletlen eseményekhez. A jelen esetben például a „baleset” nem abban áll, hogy a légiutas-kísérő nem elég óvatosan manőverezte a kocsit, amelyen a kávéskanna állt: a „balesetet” e kanna emiatt történt leesése jelenti.

kérdésekre vonatkozó iparági szabványok,¹¹⁰ – a Husain ügyben szereplőhöz hasonló ritka nyilvánvaló esetektől eltekintve – gyakran vitatható, hogy pontosan várható el egy adott helyzetben.¹¹¹ Mindenekelőtt emlékeztetek arra, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „baleset” fogalmát objektívnek kell tekinteni. A fuvarozó gondatlansága általában nem releváns annak eldöntése szempontjából, hogy egy adott esemény „balesetnek” minősül-e.¹¹² Amint azt a fenti 84. pontban kifejtettem, ez csak a védekezés során játszik szerepet, az említett egyezmény 21. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerint. E tekintetben a Husain ítélet kritizálható lehet azért, mert a „baleset” vizsgálatának középpontját a sérülést okozó esemény természetéről arra helyezi át, hogy a légi fuvarozó állítólagosan nem tudta elhárítani azt.

96. Mindemellett mindent egybevetve véleményem szerint a Bíróságot ilyen helyzetekben¹¹³ végső soron annak az álláspontnak kell vezérelnie a „baleset” fogalmának értelmezése tekintetében – és ez egy másik ok, amiért e kérdés eldöntését egy jövőbeli ügyre kellene fenntartania –, amelyet egy napon a Montreali Egyezmény kizárólagosságának terjedelmével kapcsolatban végül elfogad majd.

97. Egyrészt ha a Bíróság az említett kizárólagosság tág felfogását fogadja el, akkor úgy kellene határoznia, hogy az utas egészségügyi problémájára való megfelelő reagálás személyzet általi elmulasztása „balesetnek” *minősül* az ezen értelmezés által felvetett fogalmi nehézségek ellenére. Ellenkező esetben ugyanis az áldozattá váló utasok *semmilyen* jogorvoslati lehetőséggel nem rendelkezének – mivel a 17. cikk (1) bekezdése alapján nem lehetne keresetet indítani, a nemzeti jog szerinti gondatlansági kereseteket pedig kizárná az egyezmény –, miközben olyan sérülést szenvedtek, amely részben a fuvarozó személyzete magatartásának tudható be. Az ilyen eredmény aligha tükrözhetné a légi fuvarozók és az utasok közötti „méltányos érdekegyensúlyt”. Ezen eredmény ezenfelül már nem ösztönözné tovább a légitársaságokat gondossági kötelezettségük és a vonatkozó iparági szabványok betartására, mivel jogsértés esetén nem lennének felelősek az áldozatokkal szemben.

98. Ami azt illeti, a Husain ítéletet nagyon is ennek fényében kell értelmezni. A Husain ítélet azt követően született, hogy ugyanaz a legfelsőbb bíróság a Tseng ítéletben úgy határozott, hogy az utas vagy a Montreali Egyezmény alapján rendelkezik jogorvoslati lehetőséggel, vagy egyáltalán

¹¹⁰ Lásd a fenti 90. és 91. lábjegyzetet.

¹¹¹ Itt például nagyon is vitatottnak tűnik ez a kérdés az alapeljárás felei között (lásd a fenti 8. lábjegyzetet). A DB égési sérüléseire adandó megfelelő reakció különösen attól függhet, hogy azok mennyire tűntek súlyosnak a helyszínen, ami vitatható lehet. Lásd még különösen: United States District Court, S. D. Florida, 2011. június 15-i Cardoza kontra Spirit Airlines, Inc. ítélet, 2011 WL 2447523. Ebben az ügyben a felek hosszasan vitáztak arról, hogy az adott körülmények között megfelelő és mint ilyen a 17. cikk (1) bekezdésének alkalmazásában „szokásos” és „elvárható” volt-e a pilóta azon döntése, hogy egy utas egészségügyi problémája miatt nem irányítja át a járatot egy közeli repülőtérre, olyan tényközpontú kérdésekre vonatkozó érveket is felvonultatva, mint i. az utas állapotának tényleges súlyossága, és hogy a pilótát milyen mértékben tájékoztatták erről, hogy ii. mit követelnek meg ténylegesen az iparági szabványok és eljárások, valamint hogy iii. mit tett ténylegesen a pilóta.

¹¹² Lásd különösen: 2022. június 2-i Austrian Airlines (A légi fuvarozó felelősség alóli mentesülése) ítélet (C-589/20, EU:C:2022:424, 22. és 23. pont).

¹¹³ Az egyértelműség kedvéért megismétlem, hogy ez a vita csak azon esetek tekintetében releváns, amelyekben az utas egészségügyi problémája kizárólag egy korábbi egészségi állapotból ered, amely történetesen egy nemzetközi légi járaton nyilvánul meg. Ezzel szemben, ha ez a probléma – mint a jelen esetben is – „balesetből” ered, akkor a követelésre már eleve emiatt a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése az irányadó, és a fuvarozó felelős az alapján (lásd a fenti 89. és 90. pontot).

nem rendelkezik ilyen lehetőséggel. Azzal, hogy a „baleset” fogalma alá vonta a személyzet egészségügyi problémákra adott gondatlan reakciójának eseteit, e bíróság biztosította, hogy az ilyen magatartás áldozatai kártérítéshez jussanak.¹¹⁴

99. Másrészt ha a Bíróság a Montreali Egyezmény kizárólagossága terjedelmének szűk felfogását fogadja el, akkor azt javaslom, hogy tartsa fenn a 17. cikk (1) bekezdésében használt „baleset” fogalmának „hagyományos” értelmezését. Ebben az esetben annak megállapítása, hogy a személyzet által a beteg utasokkal szemben tanúsított gondatlanság önmagában nem minősül „balesetnek”, minden bizonnyal kizárná az említett jogi eszköz szerinti jogorvoslatot. Ugyanakkor azonban utat nyitna a nemzeti jog szerinti gondatlansági keresetek előtt. Így e helyzetek nem maradnának kezeletlenül.

V. Véggövetkeztetések

100. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a következő választ adja az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre:

1) A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban megkötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal jóváhagyott egyezmény (Montreáli Egyezmény) 29. cikkét

a következőképpen kell értelmezni:

a légi fuvarozóval szemben érvényesített azon követelésre, függetlenül annak jogalapjától, amely objektíve az említett egyezmény általános hatálya alá tartozó nemzetközi légi járaton az egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében véve a repülőgép fedélzetén bekövetkezett baleset miatt az utas által elszenvedett testi sérülésekhez kapcsolódik, kizárólag ez a jogi eszköz az irányadó. Ennélfogva annak feltételei és a felelősség abban előírt korlátozása, ideértve az említett egyezmény 35. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kétéves keresetindítási határidőt is, kötelező jelleggel alkalmazandó az ilyen követelésre. Ez a válasz nem érinti annak kérdését, hogy az utasok által elszenvedett egyéb típusú sérülésekre is kizárólag ugyanez az egyezmény az irányadó-e.

2) A Montreáli Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

ezen egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában a „baleset” akkor tekintendő az utas testi sérülései „okozójának”, ha i. ezen esemény „nélkül” e sérülések nem következtek volna be, és ii. a sérülések az esemény előrelátható következményei voltak, függetlenül attól, hogy egyéb tényező, mint például a légiutas-kísérők általi későbbi nem megfelelő elsősegélynyújtás, szintén hozzájárulhatott a sérülésekhez.

¹¹⁴ Ezzel szemben a 106. lábjegyzetben említett ügyekben a Tseng ítélet előtt született ítélet. Ezen ügyekben a „baleset” hiányának megállapítása azt is jelentette, hogy a nemzeti jog alapján gondatlansági keresetek voltak indíthatók, amelyek gyakran sikerrel is jártak. A Tseng ítélet után eldöntött ügyekben ugyanez a megállapítás azt eredményezte, hogy a felperes semmilyen jogorvoslati lehetőséggel nem rendelkezett (lásd különösen: United States District Court, E. D. New York [az Egyesült Államok New York állam keleti bírósági kerületére illetékes kerületi bíróság], 2000. március 13-i Rajcooar kontra Air India Ltd ítélet, 89 F.Supp.2d 324). A Husain ítélet erre a nem kielégítő helyzetre adott válasznak tekinthető.