



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2023. július 6. \*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – Montreali Egyezmény – A 17. cikk (1) bekezdése – A légi fuvarozók felelőssége egy utas halála vagy testi sérülése esetén – A »baleset« fogalma – Egy repülőgép fedélzetén történt balesetet követően nyújtott elsősegély, amely súlyosbította a testi sérüléseket”

A C-510/21. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2021. augusztus 19-én érkezett, 2021. augusztus 5-i határozatával terjesztett elő a

**DB**

és

az **Austrian Airlines AG**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

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

főtanácsnok: N. Emiliou,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- DB képviseletében L. Specht Rechtsanwalt,
- az Austrian Airlines AG képviseletében A. Danner Rechtsanwalt,
- a német kormány képviseletében J. Möller, J. Heitz és M. Hellmann, meghatalmazotti minőségben,

\* Az eljárás nyelve: német.

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

a főtanácsnok indítványának a 2023. január 12-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

### Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott, az Európai Unió tekintetében 2004. június 28-án hatályba lépett egyezmény (a továbbiakban: Montreali Egyezmény) 17. cikke (1) bekezdésének, valamint 29. és 35. cikkének az értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a DB és az Austrian Airlines AG légi fuvarozó között azon kérelem tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, amelyet DB az e légi fuvarozó által üzemeltetett járat fedélzetén számára nyújtott elsősegély által okozott károk megtérítése iránt terjesztett elő.

### Jogi háttér

#### *A nemzetközi jog*

- 3 A Montreali Egyezmény preambulumának harmadik és ötödik bekezdése a következőket mondja ki:

„[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,

[...]

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

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

„A fuvarozó kizárólag abban az esetben felelős az utasok halálával vagy testi sérülésével járó károkért, ha a halált vagy a sérülést okozó baleset a repülőgép fedélzetén, vagy a beszállással vagy kiszállással kapcsolatos műveletek során következett be.”

- 5 Az említett egyezménynek „A követelések alapja” című 29. cikkének első mondata értelmében:  
„Utasok, 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 [...]”
- 6 Ugyanezen egyezmény „Kereset benyújtásának korlátozása [helyesen: Keresetindítási határidő]” című 35. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:  
„A kártérítésre való jogosultság megszűnik, amennyiben a szállítmány [helyesen: légi jármű] rendeltetési helyre történő megérkezésének időpontjától, vagy attól az időponttól számított két éven belül nem nyújtanak be keresetet, amikor a légi járműnek meg kellett volna érkeznie, vagy a szállítást megszüntették.”

### ***Az uniós jog***

- 7 A 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2002. L 140., 2. o., magyar nyelvű különkiadás: 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.) módosított, a légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése szerint „az utasok és poggyászuk tekintetében a közösségi légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza”.

### ***Az osztrák jog***

- 8 Az Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (általános polgári törvénykönyv, a továbbiakban: ABGB) alapügyben alkalmazandó változatának 1489. §-a értelmében a károsult három éven belül kártérítési keresetet indíthat a károkozóval szemben.

### **Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

- 9 2016. december 18-án DB egy, az Austrian Airlines által üzemeltetett járaton Tel-Avivból (Izrael) Bécsbe (Ausztria) utazott. E repülőút alatt egy forró kávéval teli kávéskanna leesett a felszolgálókocsiról, és leforrázta DB-t. A repülőgép fedélzetén elsősegélyben részesítették.
- 10 2019. május 31-én DB keresetet indított az Austrian Airlines ellen a Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság, Ausztria) előtt egyrészt 10 196 euró összegű kártérítés megfizetése, másrészt pedig e légi fuvarozó felelősségének megállapítása iránt az égési sérüléseinek a repülőgép fedélzetén nyújtott elsősegély nem megfelelő jellege miatti súlyosbodásából eredő valamennyi jövőbeli kár tekintetében. DB azt állította, hogy az Austrian Airlines felelős nem csak személyzetének figyelmetlenségét illetően, amely a kávéskanna leesését okozta, de azt illetően is, hogy az elszendvedett égési sérülések ellátásául a repülőgép fedélzetén nyújtott elsősegély nem volt megfelelő. Mivel ezen elsősegélynyújtás nem minősíthető a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetnek”, arra a nemzeti jog az irányadó. Következésképpen az említett első ellátások által okozott károk megtérítése iránti kártérítési kereset benyújtására az ABGB 1489. §-ában előírt hároméves határidő még nem járt le.

- 11 Ellenkérelmében az Austrian Airlines arra hivatkozott, hogy a DB által elszenvedett sérüléseket megfelelően látták el, és mivel a jelen ügyben a Montreali Egyezmény alkalmazandó, a kártérítési kereset benyújtására nyitva álló, az egyezmény 35. cikkének (1) bekezdésében előírt kétéves határidő lejárt.
- 12 A Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság) 2020. június 17-i ítéletével elutasította a keresetet. Ezen ítéletet 2020. október 28-i ítéletével másodfokon helybenhagyta az Oberlandesgericht Wien (bécsi regionális felsőbíróság, Ausztria), amely megállapította, hogy a DB által elszenvedett sérülések a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetből” erednek, még akkor is, ha e sérüléseket minimalizálhatták volna, sőt el is kerülhettek volna, ha DB megfelelő elsősegélynyújtásban részesült volna. E bíróság így megállapította, hogy a DB által indított kártérítési kereset e megállapodás hatálya alá tartozik, és hogy e megállapodás 35. cikkének (1) bekezdése értelmében az ilyen kereset benyújtására nyitva álló kétéves határidő lejárt.
- 13 DB ezen ítélettel szemben felülvizsgálati kérelmet nyújtott be az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria), a kérdést előterjesztő bíróság előtt, arra hivatkozva, hogy a repülőgép fedélzetén nyújtott elsősegély nem tartozik a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „baleset” fogalma alá, így ezen egyezmény a jelen ügyben nem alkalmazható. Következésképpen az ABGB 1489. §-ában előírt hároméves elévülési idő alkalmazandó az általa indított kártérítési keresetre.
- 14 E bíróság úgy véli, hogy egy kávéskannának egy repülőgép fedélzetén, az utasok ellátására használt felszolgálókocsiról történt leesése, amely egy utasnak égési sérülést okozott, a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése – amint azt a 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítélet (C-532/18, EU:C:2019:1127) értelmezi – értelmében vett „balesetnek” minősül. Ugyanakkor a kérdést előterjesztő bíróság választ keres arra, hogy a repülőgép fedélzetén az ilyen baleset miatt nyújtott elsősegély e balesettől eltérő káreseménynek minősül-e, vagy e két esemény az e rendelkezés értelmében vett egyetlen „balesetnek” minősül.
- 15 A kérdést előterjesztő bíróság szerint az „okozati összefüggésnek” a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdésében szereplő fogalma, valamint ezen egyezmény egységesítésének rendszere és célja azon értelmezés mellett szól, hogy a jelen ügyben egyrészt a kávéskanna leesése, másrészt a repülőgép fedélzetén nyújtott elsősegély e rendelkezés értelmében ugyanazon „baleset” körébe tartozik. Ha ugyanis a kávéskanna nem esett volna le, nem került volna sor elsősegély nyújtására, következésképpen nem történtek volna sem különböző testi sérülések, sem az elszenvedett testi sérülések súlyosbodása. E bíróság pontosítja, hogy ha az egyetlen baleset elméletét kellene elfogadni, úgy a DB által indított kártérítési kereset e megállapodás 35. cikkének (1) bekezdése értelmében már elévült.
- 16 Mindazonáltal az említett bíróság nem zárja ki, hogy a kávéskanna leesését és a leesés által okozott testi sérülés miatt a repülőgép fedélzetén nyújtott elsősegélyt önálló káreseményeknek lehessen tekinteni, és azt kéri a Bíróságtól, hogy e tekintetben foglaljon állást.
- 17 Ebben az esetben a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a Montreali Egyezmény 29. cikkére tekintettel a nemzeti jog alapján indítható-e kártérítési kereset az utasnak az említett elsősegéllyel okozott kár megtérítése iránt. E bíróság szerint ilyen kereset csak akkor lenne indítható a nemzeti jog alapján, ha a Montreali Egyezményt úgy kellene értelmezni, hogy az nem terjed ki a baleset nélkül vagy bármely balesettől függetlenül a repülőgép fedélzetén utas által elszenvedett testi sérülésekre mint önálló káreseményre.

18 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 egyezmény 35. cikkében előírt keresetindítási határidőn túl érvényesítik?”

### **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről**

#### *Az első kérdésről*

19 E kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a repülőgép fedélzetén történő olyan, nem megfelelő elsősegélynyújtást, amely az utasnak az e rendelkezés értelmében vett „balesettel” okozott testi sérülések súlyosbodásához vezetett, e baleset körébe tartozónak kell tekinteni.

20 Előjáróban emlékeztetni kell arra, hogy a 889/2002 rendelettel módosított 2027/97 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének megfelelően az uniós légi fuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.

21 Ezen egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése szerint 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.

22 A „baleset” fogalmát úgy kell érteni, hogy az egy előre nem látható, az akarattól független, kárt okozó esemény, amelynek nem feltétele, hogy a kár a légi közlekedésre jellemző kockázat megvalósulása miatt következzen be, vagy hogy hogy kapcsolat álljon fenn a „baleset” és a légi jármű üzemeltetése vagy mozgása között (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítélet, C-532/18, EU:C:2019:1127, 35. és 41. pont; 2022. június 2-i Austrian Airlines [A légi fuvarozó felelősség alóli mentesülése] ítélet, C-589/20, EU:C:2022:424, 20. pont).

23 E tekintetben meg kell állapítani, hogy nem mindig lehetséges a kár bekövetkezését egy elszigetelt eseménynek betudni, amennyiben e kár egymással összefüggő események összességének a következménye. Így az egymáshoz szorosan kapcsolódó olyan események együttese esetén, amelyek megszakítás nélkül térben és időben követik egymást, ezen egészlet a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett egy és ugyanazon „balesetnek” kell tekinteni.

- 24 Ez az eset áll fenn egy olyan helyzetben, amikor, a jelen ügghöz hasonlóan, egy forró kávét tartalmazó kávéskanna leesése égési sérüléseket okozott az utasnak, és szükségessé tette, hogy a fedélzeti személyzet azonnal elsősegélyben részesítse őt. Figyelembe véve ugyanis az e kávéskanna leesését és az így megsérült utasnak nyújtott elsősegélyt egyesítő térbeli és időbeli folytonosságot, nem vitatható a leesés és az általa okozott testi sérüléseknek a nem megfelelő elsősegélynyújtás miatti súlyosbodása közötti okozati összefüggés fennállása.
- 25 Ez az értelmezés megfelel a Montreali Egyezmény által követett célkitűzéseknek. Ugyanis, a Montreali Egyezmény preambuluma harmadik bekezdése szerint az egyezményben részes államok, tudatában annak, „hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének a biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre”, úgy határoztak, hogy a légi fuvarozók objektív felelősségi rendszerét hozzák létre. Ez a rendszer – amint az a Montreali Egyezmény preambuluma ötödik bekezdéséből is következik – ugyanakkor azt követeli meg, hogy megőrizték az „érdekek méltányos egyensúlyát”, különösen a légi fuvarozók és az utasok érdekei tekintetében (2021. május 12-i *Altenrhein Luftfahrt* ítélet, C-70/20, EU:C:2021:379, 36. pont).
- 26 Márpedig a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése azáltal, hogy az e rendelkezés értelmében vett „baleset” fogalmát egymáshoz szorosan kapcsolódó olyan események csoportjára korlátozza, amelyek térben és időben megszakítás nélkül követik egymást, lehetővé teszi az utasok számára, hogy egyszerűen és gyorsan jussanak kártérítéshez, anélkül egyébként, hogy a légi fuvarozóra túlzottan súlyos, nehezen meghatározható és kiszámítható kártérítési terhet telepítene, amely veszélyeztethetné, vagy akár meg is gátolhatná annak gazdasági tevékenységét (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i *Niki Luftfahrt* ítélet, C-532/18, EU:C:2019:1127, 40. pont).
- 27 Az a körülmény, még bizonyítottnak tekintve is, hogy az érintett légi fuvarozó nem teljesítette gondoskodási és gondossági kötelezettségét, nem kérdőjelezheti meg e megállapításokat (lásd ebben az értelemben: 2022. június 2-i *Austrian Airlines [A légi fuvarozó felelősség alóli mentesülése]* ítélet, C-589/20, EU:C:2022:424, 20. pont). A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „balesetként” való minősítéshez ugyanis elegendő, ha az utas halálát vagy testi sérülését okozó esemény a repülőgép fedélzetén, vagy a beszállással vagy kiszállással kapcsolatos műveletek során következik be.
- 28 A fenti indokokra tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a repülőgép fedélzetén történő olyan, nem megfelelő elsősegélynyújtást, amely az utasnak az e rendelkezés értelmében vett „balesettel” okozott testi sérülések súlyosbodásához vezetett, e baleset körébe tartozónak kell tekinteni.

### ***A második kérdéstről***

- 29 Mivel a második kérdést csak arra az esetre terjesztették elő, ha az első kérdésre nemleges választ kellene adni, azt nem kell megvizsgálni.

## A költségekről

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

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

**A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal jóváhagyott egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését**

**a következőképpen kell értelmezni:**

**a repülőgép fedélzetén történő olyan, nem megfelelő elsősegélynyújtást, amely az utasnak az e rendelkezés értelmében vett „balesettel” okozott testi sérülések súlyosbodásához vezetett, e baleset körébe tartozónak kell tekinteni.**

Aláírások