
**MTA Law Working Papers
2020/26.**

**A légitársaság kárfelelőssége és
a légiutas egészségi állapota
*Baleset és betegség (COVID-19)***

Sipos Attila

**Magyar Tudományos Akadémia / Hungarian Academy of Sciences
Budapest**

ISSN 2064-4515

<http://jog.tk.mta.hu/mtalwp>

A légifuvarozó kárfelelőssége és a légiutas egészségi állapota

Baleset és Betegség (COVID-19)¹

Sipos Attila LL.M., PhD.

A vírusok a sejtekből felépülő élőlények közelében mindenütt megtalálhatók, így valóságos részei az emberiség életének. A légi közlekedés a földrajzi helyváltoztatás legfiatalabb megoldása, amely rendkívül nagy erőfeszítések és áldozatok árán lett mindenki számára elérhető valóság. A két valóság 2019 végén, majd 2020. március 11-én a COVID-19 világjárvánnyá nyilvánításával – az eddig ismert világunkat alapjaiban megváltoztatva – végérvényesen találkozott.

A szerző bemutatja ezt a két valóságot, és kutatja annak jogi összefüggéseit.

Főként arra keresi a választ, hogy a légi fuvarozó kárfelelősségét szabályozó Montreali Egyezmény (1999) szerint balesetnek minősül-e az utas betegségéből, egészségi állapotából eredő, a be- és kiszállási művelet, vagy a légi jármű fedélzetén történt esemény vagy történés? Vajon a légiutas egészségi állapota – az Egyezmény szabályai és a gyakorlat szerint – milyen felelősséget ró a szerződő felekre?

A válasz megadásához a szerző jogeseteken keresztül bontja ki a baleset fogalmi elemeit, bemutatja a légi fuvarozói üzletszabályzat jelentőségét, a különös gondoskodást igénylő utasok helyzetét, vizsgálja az orvosi igazolások meglétét, és kiemelten foglalkozik az utas egészségi állapotából eredő akuthelyzetek (szívinfarktus, trombózis, vírusfertőzés stb.) személyzet általi kezelésének felelősségével.

A válasz logikus: az utas egészségi állapotából eredő esemény vagy történés – az Egyezmény értelmében – nem minősül balesetnek, ennek következtében a légifuvarozó kárfelelősséggel nem tartozik, de ha a konkrét ügy tényállásában olyan ok-okozati összefüggés található, amely a baleset bekövetkezése és a légi fuvarozó hanyag magatartása között áll fenn, akkor a légifuvarozó kárfelelőssége megállapítható.

A tanulmány részletesen bemutatja a kártérítési felelősség feltételrendszerét, a balesetet előidéző oksági láncolatot. A szerző annak tudatában tesz ajánlásokat, válasz megoldásokat, hogy tudja, az emberiség – minden valós erőfeszítés ellenére – most sem tanulta meg a leckét: a vírus áll nyeresre.

1. Bevezetés

Semmi sem olyan állandó, mint a változás. Bár életünk sokszor egyhangúnak tűnik, mégis minden áldott nap történik velünk olyan esemény, amely azelőtt sohasem. A repülésben sincs két ugyanolyan út, minden légijárat különböző környezeti és időjárási körülmények között kerül végrehajtásra, más utas- és áruterheléssel, rengeteg változóval. Van, ami azonban nem változik, a fizika törvényei ugyanazok, és a nemzetközi polgári repülés sem veszített jelentőségéből.

A repülés tömegközlekedés. Versenyben áll a modern technika előállításával majd felhasználásával és ezzel a jövőt alakítja. A globális világban versenyezni a modern polgári repülés adta előnyök és lehetőségek kiaknázása nélkül napjainkban már nem lehet. Az előnyök közül kiemelkedik, hogy a légi közlekedés a leggyorsabb és a legbiztonságosabb közlekedési forma a világon. Nagy távolságoknál – a Föld bármely pontjára – a legrövidebb szállítási idővel kétségtelenül a repülés rendelkezik. A modern ember ezért él a repülés adta lehetőségekkel, és a távolságot már nem kilométerben vagy mérföldben méri, hanem időben számolja. A

¹ A kézirat a TK JTI *Epidemiológia és jogtudomány* c. kutatási programja keretében készült.

nemzetközi menetrendszerű polgári légi forgalomban a fizető utasok repült kilométereinek² (RPK) folyamatos növekedése minden nemzetközi konfliktus és világválság³ kialakulása ellenére is mindig felívelő és töretlen maradt; egészen mostanáig.

Korunk embere számára a biztonság mellett a másik legfontosabb szempont: legyen olcsó az utazás. Az utas elégedett, mert megfizethető áron kedve szerint útra kelhet a világ bármely pontjára, miközben joggal gondolja, hogy a XXI. században a fertőző betegségek már nem jelentenek akkora veszélyt az emberiségre, mint akár néhány évtizede. Régóta tudjuk, hogy közel sincs így. A légi közlekedésnek a betegségek világméretű terjesztésében kulcsszerepe van. Ezért az ENSZ szakosított intézménye, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) és más specializált nemzetközi intézmények felelőssége és feladata, hogy átfogó intézkedésekkel megakadályozzák a fertőző betegségek elterjedését. Az ICAO a fertőző betegségek terjedésének a megelőzése céljából folyamatosan tanácskozik a repülőtereken és a légi járműveken alkalmazandó nemzetközi egészségügyi rendelkezések kidolgozására illetékes nemzetközi szervezetekkel,⁴ köztük kiemelten az Egészségügyi Világszervezettel⁵ (WHO). A járványok repüléssel történő elterjedésének a megakadályozására az ICAO ajánlásokat tesz tagállamai részére. Az ajánlások végrehajtásáért a tagállamok felelősséggel tartoznak. Az ICAO tagállamainak alapkötelezettsége, hogy minden lehetséges módon megakadályozzák a fertőzés terjedését, ennek érdekében minden érintett hatóságot bevonnak, a nemzetközi ajánlások függvényében szabályokat hoznak, majd azokat maradéktalanul betartják.

A nemzetközi polgári repülés átfogó egységét biztosító alapszerződése, az 1944. december 7-én⁶ elfogadott Chicagói Egyezmény, mint egy „igazi Magna Charta”⁷ már több mint 75 évvel ezelőtt világos célként tűzte ki: „a tagállamok megállapodnak abban, hogy *hatékony lépéseket tesznek* a kolera, a (fertőzőes) tífusz, a fekete himlő, a sárgaláz, a pestis és a Szerződő Államok által időközönként meghatározott egyéb *fertőző betegségek légi jármű útján történő terjedésének a megakadályozására*” (14. cikk). Természetesen nemcsak a Chicagói Egyezményben felsorolt betegségekkel kell a tagállamoknak megbirkóznia, hanem minden olyan fertőző betegséggel, amelyet az orvostudomány alkalmasnak tart tulajdonságainál fogva a világméretű elterjedésre. Köztük van egy sor, 1944-ben még nem ismert, újként megjelent

² Revenue Passenger Kilometer (RPK): az egy fizető utas által megtett kilométer (például, ha egy 200 fő szállítására képes repülőgépre a légi fuvarozó 177 jegyet ad el és a légijárat Budapest – Párizs (BUD-CDG) útvonalon 1250 kilométert tesz meg, akkor a járat 221 250 RPK-át teljesített a teltházás 250 000 RPK helyett.

³ A légitársaságok időről időre kisebb-nagyobb válságos helyzettel találják szemben magukat, kezdve az olajárrobbanástól a terrortámadásokon, a természeti katasztrófákon keresztül a gazdasági világválságon túl, egészen a fertőző betegségek terjedéséig. Példaként az Olajválság (1973), Irak-Iráni háború (1980), Öböl-háború (1992), Ázsiai válság (1998), Szeptember 11 terrortámadás (2001), SARS vírus (2003); Gazdasági világválság (2008), Eyjafjallajökull izlandi vulkánkitörés (2010); Ebola vírus (2014), SARS-CoV-2 vírus (2019).

⁴ 2016-ban hozta létre az ICAO a „Cooperative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation” (CAPSCA) kezdeményezést, amely program keretében az ICAO rendszeresen tárgyal az érintett szervezetekkel: WHO, FAO, UNWTO, IATA, ACI, UNDP, IFALPA, IOM, WFP. www.caspc.org (05/06/2020)

⁵ Chicagói Egyezmény 9. Függelék, Egyszerűsítések, 15. kiadás, 8. fejezet, E) bekezdése foglalkozik a WHO által meghatározott nemzetközi egészségügyi szabályok és más rendelkezések végrehajtásáról, 2017. (8.12–15 pontok, 8.15.1 ajánlás). 8-3.

⁶ A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezményt hazánkban a 1971. évi 25. tvr. hirdette ki. A Chicagói Egyezmény Függelékait a 2007. évi XLVI. törvény, valamint a módosításokat a 2009. évi LXXXVIII. törvény hirdette ki. 1994-től kezdve minden év december 7. napja a nemzetközi polgári repülés világnapja, amelyről az ICAO 33. Közgyűlésén (1992) döntöttek a tagállamok. Ezt a kezdeményezést az ENSZ 75. Közgyűlésén ismerték el hivatalosan a tagállamok. ICAO A-29. 1.; UN A/RES/51/33, 17 January, 1997.

⁷ KOTAITE, Assad: *My Memoirs: 50 years of International Diplomacy and Conciliation in Aviation*. Montreal, 2013. 43. o.

fertőző betegség, úgy, mint az atípusos tüdőgyulladás, a madárinfluenza és az Ebola-vírus.

- 2003-ban egy titokzatos új betegség, a Súlyos Akut Légzőszervi Szindróma (SARS), ismertebb nevén az atípusos tüdőgyulladás vírusa borzolta a kedélyeket és keltett világszerte pánikot, nagy hatást gyakorolva a nemzetközi polgári repülésre. Az ICAO és a WHO gyorsan reagált, és a tagállamok felé átfogó ajánlásokat tett.⁸ A tagállamokat kötelezték arra, hogy a fertőzésben érintett országok repülőterein szigorúbban ellenőrizzék az utasokat: a betegség tüneteit hordozó személyeket érvényes repülőjegyük ellenére ne engedjék elutazni; a beszállást megelőzően a betegségről tájékoztassák az utazóközönséget; a fertőzött helyekről érkező utasok újabb egészségi szűrését végezzék el; valamint képezzék ki a repülési személyzetet a SARS tüneteit viselő beteg fedélzeten történő kezelésére és elkülönítésére, a földi állományt pedig a SARS vírussal fertőzött utasokat szállító légi jármű fogadására és a fedélzet hatékony fertőtlenítésére.
- 2005-ben egy újabb fertőző betegség, a legveszélyesebbnek tartott, világjárványt előidézni képes madárinfluenza (H5N1) szedte áldozatait, amely újabb kihívás elé állította a polgári légi közlekedést. A WHO ajánlására az utasokat előzetesen informálni kellett az utazás egészségi kockázatairól, a repülőtereken pedig a betegség felfedezése érdekében a kirendelt egészségügyi dolgozók célzott kérdéseket tettek fel, és hőkamerákkal testhőmérsékletet mértek. A repülőtereken speciális helyiséget alakítottak ki a vírushordozónak vélt személyek részére, és járványkitörés esetére az ICAO és a WHO a repülőtér azonnali bezárásának menetére tett javaslatot.⁹
- 2009-ben a sertésinfluenza vírusa, 2012-ben a közel-keleti légúti koronavírus (MERS-Cov), 2013-ban a madárinfluenza újabb (H7N9) vírusa, 2014-ben pedig a nyugat-afrikai Ebola-vírus (EVD) szedte áldozatait világszerte. Ezen vírusok gyors elterjedésében vagy éppen a világjárványok kialakulásának megakadályozásában a légi közlekedés bizonyítottan kiemelt szerepet játszott. Az Ebola-járvány (2014) jó példa arra, hogy sikerült megfékezni annak gyors elterjedését. Bár az Ebola-vírussal fertőzött légiutas csekély veszélyt jelentett a többi utasra nézve, az utazóközönségben mégis komoly aggodalmat keltett a fertőzött személy pusztja jelenléte. Az Ebola-vírus vérrel és testnedvekkel terjed, belélegzéssel és cseppfertőzéssel nem, így az utasra a mellette ülő fertőző személy nem jelentett veszélyt. Ám a légi jármű mosdójának közös használata már kétségtelenül kockázatokat rejthet. Ilyen válságos időszakban sokan elálltak az utazástól, mert a büntetőjogilag értékelhető, szándékosan erősen köhögő, majd felkiáltó „Afrikából jöttem¹⁰, de csak vicceltem” utasnál komolyabb pánikot csak a repülőgépen utazó, már valóban Ebola vagy más vírussal megfertőzött utas tud kelteni.¹¹

A fentiekben említett SARS és a közel-keleti légzőszervi tünetegyüttes (MERS-Cov) okozói koronavírusok voltak, így nem jelentett újdonságot, amikor 2019 decemberében az emberiség egy jóval erősebb – a COVID-19 betegséget, súlyos tüdőgyulladást és szövődményeket okozó – SARS-CoV-2 vírussal találta szemben magát. Míg a globális hatással bíró események lefékeztek és ideig-óráig megtorpanították a légi közlekedési iparágat, addig a COVID-19 betegségnek – felbecsülhetetlen károkat okozva – sikerült a csúcspontot döntő repülőterek

⁸ SINGH, Jarnail: Preparedness Planning of the Aviation Industry for a Pandemic Crisis Management. *Journal of Aviation Management*, (2006) 1–7. o.; ICAO 35. Közgyűlés A35–12 számú határozata, 2004.

⁹ ICAO Report by Chief, Aviation Medicine Section, to the meeting at the WHO on avian influenza and human pandemic influenza. ICAO Secretary General, SG 1862/05 AN5/24, 2005.; Chicagói Egyezmény 9. Függelék, Egyszerűsítések 2.4.

¹⁰ Sajnos az ebola-vírus ugyan elszigetelten, de jelenleg is szedi áldozatait Afrikában. WHO – Ebola virus disease – Democratic Republic of the Congo. Disease outbreak news: Update 16 April, 2020. www.who.int/csr/don/16-April-2020-ebola-drc/en/ (05/06/2020).

¹¹ ABEYRATNE, Ruwantissa: The Ebola Virus and Aviation. *Sri Lanka Guardian*, Montreal, 8 August, 2014.

forgalmát teljesen megbénítani és a nemzetközi polgári repülés utasszállítási ágát, szó szerint a földre kényszeríteni. Ez a jelenlegi rendkívüli állapot nemcsak hatásánál fogva, de rendszerszintű szabályozói kihívásai miatt sem hasonlítható más, korábban megjelent vírussal kapcsolatos helyzethez, mert eddig mindig sikerült a járványoknak a kezdeti szakaszában határt szabni, azokat időben elszigetelni. Bár történtek szakmai lépések egy-egy járványügyi esemény után, de a leckéből [csakúgy, mint a humán immundeficiencia-vírusból (HIV)] sokáig nem tanult az emberiség.

Az Egyesült Államok, Hawaii Állami Egészségügyi Osztálya 1994 júniusában bejelentette, hogy egy koreai származású, 32 éves nő tüdővészben meghalt. Az áldozat a betegség megállapítása előtt Honolulu-ból (HNL) – közel nyolc órás repüléssel – Chicagóba (ORD) utazott, majd onnan Baltimorba (BWI), és legvégül 1 hónap múlva Honolulu-ba repült vissza. A hatóság vizsgálatában kiderítette, hogy a nő az utazás során több utast megfertőzhetett. Az utasok később tünetmentessé váltak, de a vizsgálat több valós problémára világított rá. Az utazás során az utas a légi járművek fedélzetén 925 személlyel találkozott, amely azért ad aggodalomra okot, mert multirezisztens tuberkulózis (MDR-TB) baktérium csendesen, alattomosan, elsősorban cseppfertőzéssel (köhögéssel, beszéddel, tüszűmentéssel stb.) a levegőben terjed.¹² A WHO kiadványban¹³ tájékoztatta az iparági szereplőket a vizsgálatokról, a kockázat jellegéről és a teendőkről. A veszély meglátára a légi közlekedési iparág nem reagált egységesen, annak ellenére, hogy a WHO szerint, hogyha egyszer a multirezisztens tuberkulózis (MDR-TB) baktérium teret nyer, nem valószínű, hogy meg lehet állítani.

A COVID-19 indította el azt az összetett és átfogó változási folyamatot, amelynek ma tanúi vagyunk. Mérőföldkő ez mindannyiunk számára. Ennek a folyamatnak az egyik legfontosabb következménye, hogy a várva várt paradigmaváltás nemcsak az életünkben, hanem a polgári légi közlekedésben is megkerülhetetlenül bekövetkezik. Egy új korszak előtt állunk. Olyan előtt, amely alapjaiban írja majd felül az ádáz versenyből eredő zsúfoltságot a földön és levegőben.

2. A légiutas és a Montreali Egyezmény (1999)

Az utas – a repülés nemzetközivé válása óta – kiszolgáltatott a légi fuvarozóknak. Ennek egyik fő oka, hogy a légi fuvarozó szigorú kárfelelősségi kötelezettséggel bír, amelyet a légi közlekedés veszélyes üzemi jellege és személyszállításkor az utasok védtelen helyzete indokol. A jogalkotó kezdetben úgy ellensúlyozta ezt a terhet, hogy a Varsói Egyezményben¹⁴ (1929) az utast ért balesetek esetén fizetendő kártérítés összegét – a légi fuvarozó helyzetét megkönnyítendő – korlátozta. A kárfelelősség korlátozása – mint megannyi más – a tengerjogból átvett intézmény.¹⁵ Bevezetését főként a légi fuvarozók pénzügyi védelme

¹² Kenyon TA, Valway SE, Ihle WW, et al. Transmission of multidrug-resistant Mycobacterium tuberculosis during a long airplane flight. N Engl J Med. 1996;334:933–8.; Global Plan to End TB: 2018-2022. Stop TB Partnership, Genf, 2019.

¹³ A WHO 7 esetet mutat be már több mint 20 évvel ezelőtt kiadott jelentésében, amelynek kapcsán a vírus terjedése a fedélzetén történt, történhetett. Tuberculosis and air travel: Guidelines for prevention and control. Communicable Diseases Cluster. WHO/TB/98.256. 1998. Summary of seven investigations of possible M. Tuberculosis transmission on aircraft. Annex 1. 35-37. o.

¹⁴ A fuvarozó felelőssége, III. Fejezet, 22. cikk. A Varsói Egyezmény a nemzetközi légi fuvarozás egyes szabályainak egységesítéséről (1929). A Magyar Királyság az 1936. évi XXVIII. számú törvénnyel „iktatta törvényei közé”.

¹⁵ Ilyen a légi járművek regisztrálása (lajstromba vétele); a nem ártó szándékú (békés) áthaladás joga (*innocent passage*); a 8. és a 9. kereskedelmi kabotázs jogok; a nyílt tengerek feletti közlekedés szabadsága; az engedélyezési eljárások és adminisztratív követelmények. SIPOS Attila: *A nemzetközi polgári repülés joga*. ELTE Eötvös Kiadó; Budapest, 2018, 29., 36-37., 54., 104., 128-129., 281. 312. o.

indokolta, hiszen súlyosabb balesetek bekövetkezésekor a légi fuvarozók olyan mértékben váltak kötelezetté a károk megtérítésére, hogy az pénzügyileg nehéz, szélsőséges esetekben válságos helyzetbe sodorhatta őket. A légi közlekedési iparág egyik főszereplőjének, a légitársaságoknak ezért szükségük volt a kárfelelősségi helytállásuk megfelelő biztosítására, annak szabályozói védelmére. A repülés nagy tőkeigényű, gazdaságilag kockázatos tevékenység. A kiélezett piaci verseny következtében a légitársaságok nagy része pénzügyileg sérülékennyé vált, és nyereségtermelő tevékenységük a személyszállítási szegmensben hosszú évtizedeken keresztül alacsony vagy veszteséges maradt.

Ahogy az utasjogok a piacok liberalizációjának egyik következményeként megerősödtek, annál több ügyfélközpontú védelmi intézkedés látott napvilágot. A szigorú kötelezettségek jogszerű teljesítése nagy – elsősorban anyagi és adminisztratív – terhet jelentettek a légi fuvarozóknak. Az utasjogok nemzetközi szintű megerősödének csúcspontja – a Varsói Egyezményt és annak módosításait leváltó¹⁶ – a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montreali Egyezmény¹⁷ (1999) megalkotása volt. Az új Montreali Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) kétségtelenül paradigmaváltást hozott. A jogalkotó a pénzügyileg megerősödő¹⁸ és versenyképes légifuvarozókkal szemben a fogyasztók oldalára állt. Nem kis túlzással mondhatjuk, hogy az utas lett az „úr”.¹⁹ Az ügyfelek védelme olyannyira előtérbe került, hogy nem véletlenül hangzott el az Egyezmény tervezete készítésekor: „a károsultak ügyvédei az Egyezménnyel igencsak boldogok lesznek”.²⁰ Az utas, a baleset bekövetkezésekor már a korlátlan felelősségi helytállásra kötelezett légi fuvarozóval szemben sokkal előnyösebb pozícióba került.

Az Egyezmény legfőbb célja az egységesítés, a jogszabályok harmonizálása és a jogi konfliktusok kiküszöbölése. Ez garancia arra, hogy a kárt szenvedett utasnak vagy az áru feladójának a kárigényét a világon mindenütt ugyanolyan jogszabályok alapján bírálják el. Az elbírálás független az utas állampolgárságtól, a károkozás helyszínétől, az illetékes bíróságtól, az utas egészségi állapotától, vagy magának a repülőjegynek az árától. A légi fuvarozók kárfelelőssége az ingyenes vagy a rendkívül olcsó repülőjegyeknél is minden esetben fennáll. A felelősséget nem lehet előre kizárni, vagy akár a jogosan járó kártérítés összegét a repülőjegy ingyenességére, illetve olcsóságára hivatkozva egyoldalúan csökkenteni, a kárt szenvedett utas igényét ilyen jogcímen elutasítani. Az utazásban részt vevő, szerződéses jogviszonyban levő személyek, akikre az Egyezmény személyi hatálya kiterjed, kárfelelősség szempontjából tehát egyenlő jogokkal rendelkeznek és ugyanolyan mértékben biztosítottak, akár turista-, akár üzleti osztályon utaznak.²¹ A jog az egyenlő bánásmód elvének megfelelően szintén nem tesz

¹⁶ 2005. évi XXXIV. törvény a Hágában, 1955. szeptember 28-án kelt Jegyzőkönyvvel módosított, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítése tárgyában, Varsóban, 1929. október 12-én aláírt Egyezmény módosításáról szóló, Montreálban, 1975. szeptember 25-én aláírt 4. számú Montreali Jegyzőkönyv kihirdetéséről.

¹⁷ A Montreali Egyezmény 2003. november 4-én lépett hatályba és indult „hódító” útjára. Az Egyezmény ugyanis minden más, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó szabály felett áll (55. cikk). Jelenleg 137 állam ratifikálta az egyezményt. A nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény (1999).; 2005. évi VII. törvény; ICAO Doc 9740.; www.icao.int/secretariat/legal/List/Parties/Mtl99 (05/06/2020).

¹⁸ Az IATA jelentése szerint 2004–2011 között a légitársaságok átlagban 4,1%-os nyereséget realizáltak, amely más iparágak jövedelmezőségéhez képest rendkívül alacsony. 2015 után egészen 2019-ig még magasabb profitra tettek szert az IATA-taglégitársaságok, átlagban 8 % felett teljesítettek. PEARCE, Brian: Profitability and the air transport value chain. IATA Economics Briefing, No. 10, IATA, 2013. 18. o.; *IATA Annual Review*. 2019. 8. o.

¹⁹ CAPLAN, Harold: Novelty in the new Convention 1999. *The Aviation Quarterly*, (1999) 4. sz. 193. o.

²⁰ WHALEN, Thomas J.: The New Warsaw Convention: The Montreal Convention. *Air and Space Law*, 25. (2000) 1. sz. 15. o.

²¹ A légitársaságok a kártérítési összegek fedezetének biztosítására kötelező módon minden utasra biztosítást kötnek (50. cikk).

különbséget az iparági üzleti modellek (a hagyományos vagy a diszkont légitársaságok) között, még akkor sem, ha közöttük valóban számottevő különbségek vannak. Minden utas és az áru feladója, ha kárt szenved és a légi fuvarozó felelősségét az Egyezmény alapján megállapítják, ugyanolyan bánásmódban és egységes elbírálásban fog részesülni.

A jogalkotó mindvégig kényesen ügyelt a károkozó és a károsult között meghúzódó feszültségek feloldására, érdekeik arányos egyensúlyára. Bár kiemelten védi a nemzetközi légi fuvarozásban részt vevő ügyfelek érdekeit, ebben az új rendszerben nem engedi, hogy az utas minden vélt vagy valós sérelmekkel a bíróságra rohanjon és végtelenségig – magasabb kártérítés megítélése reményében – perelje a légi fuvarozót arra hivatkozva, hogy előre megfontolt helytelen ténykedése miatt, de leginkább a parancsnokpilóta mulasztásának vagy legalább tudatos gondatlanságának köszönhetően – feladatkörében eljárva²² – okozott balesetet. Több jogintézmény védi a légi fuvarozót,²³ de sokat mond az is, hogy a légi fuvarozó kárfelelősségét egy olyan követelményrendszerben lehet csak megállapítani, amelyben legalább 20 konjunktív²⁴ feltétel teljesülése szükséges.

E bonyolult rendszerben a tanulmány arra keresi a választ, hogy az Egyezmény értelmében balesetnek minősül-e az utas betegségéből, egészségi állapotából eredő esemény vagy történés, valamint, hogy a légiutas egészségi állapota – az Egyezmény szabályai és a gyakorlat szerint – milyen felelősséget ró a szerződő felekre.

3. Baleset

Az Egyezmény szerint a légi fuvarozó felelősségének a megállapításához az alábbi konjunktív feltételek együttes teljesülésére van szükség:

1. *baleset történjen*; és
2. a baleset a kárt szenvedett utas *halálát vagy testi sérülését okozza*; és
3. a baleset a légi jármű *fedélzetén* vagy valamely *beszállási* vagy *kiszállási* művelet közben történjen (17. cikk 1.).

Ha csak egy feltétel vagy valamelyik feltétel fogalmi eleme hiányzik, akkor a légi fuvarozó nem tartozik felelősséggel, ezért fontos a baleset fogalmi elemeinek meghatározása.

3.1. Első feltétel: baleset történjen

Kisebb-nagyobb baleset sokszor történik az utazás során, de a légi fuvarozó felelősségét megalapozó baleset csak ritkán. Ennek oka, hogy kizárólag az a baleset, amelyet az Egyezmény annak minősít. A baleset általánosan elfogadott fogalmát a világ nagyobbik részén követendő joggyakorlatot teremtő, egymást kiegészítő jogesetek formálták.

I. A *DeMarines kontra KLM Royal Dutch Airlines* perben²⁵ az Egyesült Államok Legfelsőbb Bírósága elsőként taglalta ítéletében a baleset fogalmának elemeit, sajátos kritériumait. DeMarines asszony a repülés során robbanásszerű fájdalmat érzett a fejében. Ennek következtében a beszéde érthetlenné vált és teljesen eltompult érzés lett rajta úrrá. Az eset után az utas egészségi állapota látványosan megromlott, szervezetében tartós egyensúlyzavar alakult ki. A keresetben a felperesek a testi sérülés okait a légi jármű légnyomást szabályozó rendszerének működésében és a gyors nyomáscsökkenésben (dehermetizáció) keresték és

²² Az alkalmazottak és megbízottak cselekménye vagy mulasztása esetében azonban azt is bizonyítani kell, hogy e személyek feladatkörükben jártak el. Varsói Egyezmény, III. fejezet, A légi fuvarozó felelőssége, 25. cikk.

²³ Például a kizárólagosság intézménye (29. cikk), a korlátlan felelősség kétlépcsős rendszere (21. cikk), a fuvarozási dokumentációk egyszerűsítése (3–11. cikkek), a baleset fogalmi elemei (17. cikk).

²⁴ Tompkins, George N., Jr.: New York-i ügyvéd előadásának anyagából. Leiden IIASL, 2001. november 13.

²⁵ *DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines*, 580 F. 2d 1193 (3 Fed. R. Evid. Serv. 5753) 1978.

magyarázták. A KLM szakemberei a perben bebizonyították, hogy a légi jármű minden berendezése normálisan működött, meghibásodás nem lépett fel.

A bíróság arra az álláspontra jutott, hogy a „baleset egy olyan esemény, fizikai körülmény, amely a dolgok megszokott folyásától eltérően, váratlanul következik be”. Ha a repülőgép fedélzetén bekövetkezett esemény egy várható, szokványos történés, akkor az eset nyilvánvalóan nem lehet balesetként kezelni. Ahhoz, hogy balesetről beszéljünk, a *történésnek* vagy az *eseménynek*, *váratlannak* vagy *rendkívülinek*, valamint *előre nem láthatónak* kell lennie. A légi jármű üzemszerű nyomáscsökkenése nem váratlan történés vagy rendkívüli esemény, így az nem számít balesetnek.

II. Az *Air France kontra Valerie Hermien Saks* perben²⁶ az utas a Párizs (CDG) és Los Angeles (LAX) között közlekedő járaton a kabinnyomás megváltozása miatt a bal fülére teljes halláskárosodást szenvedett. Az utas szerint a sérülés azért következett be, mert a légitársasági karbantartás gondatlan volt, és a repülőgép rosszul beállított légnyomást szabályozó rendszere hozzájárult a maradandó fülkárosodás kialakulásához. Az *Air France* jogi képviselői viszontkeresettel éltek, és az így alperessé vált utastól már felperesként (*reus in exceptione fit actor*)²⁷ azt kérték, hogy állítását, miszerint a légi járaton a repüléssel összefüggésben balesetet szenvedett, bizonyítsa. Az alperes ennek tényét bizonyítani nem tudta.

Az eset egészen egyszerű, mégis történelmi. A jogértelmezés során a bíróság kimondta, hogy a balesetnek, amely az utas testi sérülését okozta, olyan váratlan vagy szokatlan eseménynek kell lennie, amely az *utason kívül áll*. Ezért lényeges ez az új megközelítés, mert a testi sérülés nem a repülés rendes folyamatában az utas belső reakciójaként jön létre, hanem a baleset következtében, mert a baleset a sérülés oka.²⁸

III. A *Brandi Wallace kontra Korean Air* perben²⁹ Wallace felperes a *Korean Air* (KE) 61-es Szöul (ICN) Los Angeles (LAX) járatán szexuális zaklatás áldozata lett. A légitársaság ellen indított kártérítési perben első fokon a felperes keresete elutasításra talált. A bíróság döntése szerint az utazás egész ideje alatt a személyzet részéről nem volt olyan cselekedet vagy mulasztás, amely a légi jármű üzemelésével összefüggésben indokoltá tenné a baleset megállapítását, és az esemény egyébként sem számít „a repülés jellemző kockázati tényezőjének”. A Legfelsőbb Bíróság – az eset rendkívüli körülményeire tekintettel – azonban jogerős ítéletében megállapította a baleset bekövetkezését, mert a személyzet hanyag magatartása a perben végül bizonyítást nyert.

Mindezek ellenére az elsőfokú döntés indokolása lett egy újabb állomása a jogértelmezésnek. Ennek alapján az utasnak az utassal szembeni cselekedete, támadása (verekedés, becsületsértés, jelen esetben zaklatása) nem minősül balesetnek, mert ezek a cselekmények nem a *repülés jellemző kockázati tényezői*.

IV. A *Husain kontra Olympic Airways*³⁰ perben tovább bővült az előző jogesetben meghatározott baleset fogalmi köre és további lényeges kitételrel gazdagodott; ezzel kiterjedt. Dr. Abid Hanson 52 éves utas az Athénból (ATH) New Yorkba (JFK) tartó légi jármű fedélzetén a nagy mennyiségű másodlagos dohányfüsttől asztmás rohamot kapott és meghalt. Az áldozat felesége, Husain asszony felperesként arra hivatkozott, hogy férje a turistaosztályon ugyan a nemdohányzó részen kapott helyet, de az csak három sorral volt odébb

²⁶ *Air France v. Valerie Hermien Saks*, US Supreme Court Reports, 470 U.S. 392, 105 S.Ct. 1338, 84 L. Ed. 2d 289, 1985.

²⁷ Ha a vádlott (alperes) kifogást emel, e tekintetben felperes lesz belőle.

²⁸ *Sakaria v. Trans World Airlines*, 8 F.3d 164, 170 (4th Cir. 1993), cert. denied 114S.Ct. 1835, 1994.

²⁹ *Wallace v. Korean Air*, No. 98 Civ. 1039, 1999 WL 187213 (S.D.N.Y.), 1999.

³⁰ *Husain v. Olympic Airways*, 316 F.3d 829 (9th Cir.) 2002.

a dohányzó szekciótól. Tekintettel férje rossz egészségi állapotára, Husain asszony háromszor kérte a légiutas-kísérőket, hogy férjét ültessék távolabb a dohányzó résztől, kérése azonban minden alkalommal – a teltházás járatra hivatkozással – elutasításra talált. A valóságban a járaton 11 üres szék volt és 28 ülőhelyet szabadjeggyel utazó légitársasági alkalmazottak foglaltak el, így könnyen lehetőség lett volna az utast máshova ültetni. A dohányfüstre allergiás utas állapotát súlyosbította asztmás rohama, akinek életét a fedélzeten nyújtott gyógyszeres segítség ellenére sem sikerült megmenteni.

A bíróság ítéletében nagy összegű kártérítés kifizetésre kötelezte a légitársaságot. A bíróság szerint a légiutas-kísérő visszautasító magatartása ellenkezett a légitársaság belső szabályával, továbbá sértette az iparági előírásokat, ez pedig nem összeegyeztethető a rendes és elvárt üzemelés követelményével. A felperes joggal érezte, hogy a segítség visszautasítása – attól a személytől, aki erre van kiképezve, és főként ebből a célból szolgál a légi jármű fedélzetén – olyan váratlan helyzetet teremt, amely rajta, az utason kívül áll. Más szóval a balesethez vezető út oksági láncolatában, annak összefüggésrendszerében a légiutas-kísérő magatartása egy olyan láncszem volt, amely közvetve hozzájárult az utas halálához, így a baleset a *repülési tevékenységgel összefüggésben* következett be. A bíróság ítéletében a baleset fogalmát kiterjesztette. A baleset ennek következtében nemcsak a *légi jármű üzemelésének* rendellenes vagy váratlan eseménye következtében történhet meg, hanem létrejöhet a *személyzet* rendellenes vagy váratlan cselekményéből eredően is.

3.1.1. A baleset fogalmi elemei

A példa értékű jogesetek alapján a jogalkalmazó szerint balesetnek minősül:

- a *repülési tevékenységgel* (az abból eredő kockázattal) *összefüggő*;
- az *utason kívül álló*;
- olyan *váratlan* vagy *szokatlan*;
- *előre nem látható* esemény vagy történés;
- amelynek következtében a kárt szenvedett utas: *meghal* vagy *megsérül*.

A joggyakorlat így nem minősíti balesetnek:

- az oldalsó, vagy középső sorból kinyúló kézipoggyászban megbotlást;³¹
- a földön heverő párnában, vagy takaróban történő elesés, bármilyen megcsúszást;³²
- az állítható támlájú székekkel okozott sérülést, kellemetlenségeket;³³
- az utas által nem ismert nyelven történt fedélzeti kommunikációt és tájékoztatást;³⁴
- a jogosultság első osztályról turistaosztályra minősítését (az utas lába ott bedagadt);³⁵
- a kézipoggyász pakolásából eredő derékfájdalmat, rándulást, vagy húzódást;
- az étel-ital (catering) felszolgáltatásából eredő problémákat, azok állagát, minőségét;
- az utas betegségéből, egészségi állapotából eredő bármilyen eseményt vagy történést.

Sok vitát váltanak ki a fej fölötti tárolókból az utasra eső tárgyak által okozott sérülések, amelyek nem minősülnek balesetnek, de nehéz azokat egységesen megítélni.³⁶ A körülmények függvényében a bíróság hozhat olyan döntést, hogy balesetnek minősíti azokat.³⁷

³¹ *Sethy v. Malév Hungarian Airlines*, US District Court, 2d 2012.

³² *Vanderwall v. United Airlines, Inc.*, F. Supp. 3d, 2015 WL 309094 (S.D. Fla.) January, 2015.

³³ *Wipranik v. Air Canada*, No. CV 06–3763 AHM, May 15, 2007.

³⁴ *Thibodeau v. Air Canada*, 2014 SCC 67, [2014] 3 S.C.R. 340.

³⁵ *David v. United Airlines*, WL 1573423, C.D. Cal., 18 April, 2016.

³⁶ TRUITT, R. D.: Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examiner's Handbook. Overhead Bins – A Hard Case. *Journal of Air Law and Commerce*, 80. (2015) 2. sz.

³⁷ *Maxwell v. Aer Lingus Ltd.*, 122 F. Supp. 2d 210, November 2000.; *Smith v. American Airlines, Inc.*, No. 09–02903 WHA, 2009 WL 3072449, 22 September, 2009.

(Egyértelműen nem baleset, ha az utas a tároló felnyitáskor saját magában okoz kárt.)³⁸ Szintén nem minősül balesetnek, ha az utas nem követi a személyzet utasítását. Például nem csatolja be a biztonsági övet és egy enyhébb fékezésnél megsérül. Ebben az esetben a bíróság a sérült utas keresetét elutasítja, mert bizonyított, hogy az utas hanyagsága okozta a kárt, és a légitársaság „minden szükséges intézkedést megtett a kár megelőzése érdekében”.

Nem történt baleset akkor sem, amikor az utas a bekapcsolt biztonsági övekre figyelmeztető tábla ellenére nem kötötte be magát és az akkor még nyitott ajtóhoz sietett egy integetés erejéig. Az utas kiesett a repülőgépből, mert nem vette észre, hogy az utaslépcsőt a földi kiszolgáló személyzet már eltolta. Az Egyezmény értelmében nem történt baleset, annak ellenére, hogy az utas lábát törte és kórházba került.³⁹ Ellenben, ha a személyzet közvetlen vagy akár közvetett módon közrejátszik a váratlan és szokatlan esemény kialakulásában, például a légiutas-kísérő többször, bőségesen alkoholt szolgál fel az utasnak (repülésbiztonsági okból csak a fedélzeten felszolgált alkoholos ital fogyasztható), aki ezután bódult állapotban elkezd a másik utast zaklatni, akkor az eset a baleset fogalmi körébe tartozik.⁴⁰ Ilyenkor a személyzet egyértelműen nem tartotta be a szigorú előírásokat, és ennek a hanyag magatartásnak következtében az utas cselekménye jogellenes, amely már a repülési tevékenységgel összefüggést mutat. Ha a személyzet egyik tagja a cselekvőképességét hátrányosan befolyásoló alkohol, kábítószer vagy bármilyen más bódultságot kiváltó anyag hatása alatt végzi munkáját, és ez a tényállás megállapítása során bizonyítást nyer, akkor minden esetben a bíróság a baleset tényét, és – a büntető és munkajogi következményeken túl – a légitársaság kárfelelősségét fogja megállapítani. A légi közlekedés biztonsága szempontjából döntő fontosságú tevékenységet ellátó személyzet nem szegheti meg kötelezettségét, mert ezzel könnyen veszélyhelyzetet teremt. Egyértelműen a repülési tevékenységgel függenek össze azok a balesetek is, amikor a repülőgép kényszerleszállásakor sérülnek meg utasok (például kifogy az üzemanyag, vagy a repülőgép orrfutója nem nyílik ki).

3.2. Második feltétel: a baleset az utas halálát, vagy testi sérülését okozza

A baleset és az utas halála vagy testi sérülése között ok-okozati összefüggésnek kell fennállni. Miközben a halál egyértelmű, az emberi élet végét jelenti, addig a testi sérülés már sokkal tágabb értelmezésre ad lehetőséget. A testi sérülés jelentése, annak pontos meghatározása a jogalkalmazói munka során kiemelt jelentőségű, mert fontos szempontként jelenik meg a *testi sérülés* és a *lelki sérülés* között meglévő kapcsolat. Ezért kérdésként merül fel, hogy a testi sérülés mennyiben foglalja magában a lelki sérülést?

A testi sérülés az emberi testben változást eredményező kézzelfogható, érzékelhető sérülés; nagyon leegyszerűsítve: amikor a csont eltörik vagy az izomzat meghúzódik, vágott, horzolt seb keletkezik stb., azaz az emberi test megsérül. Ez egyértelműen bizonyítja a sérülést, a baleset által okozott testi sérülést.⁴¹ A fogalom kétértelműségét sokszor a pert indító felperesek pozícióik javítása érdekében tudatosan erőltetik annak érdekében, hogy a repülés során őket ért lelki sérülések a bíróság által fizikai, testi sérülésként legyenek megítélve. Az Egyezmény a szövegében ugyanakkor ilyen különbséget kifejezetten nem tesz, egyértelműen csak és kizárólag a fizikai sérülések miatt biztosít jogérvényesítési lehetőséget. Az önmagában fellépő pszichikai, lelki problémák, félelmek, mentális sérülések, pszichés sérelmek, akár viselkedési

³⁸ *Wright v. American Airlines Inc.*, WL 446077, 2010.

³⁹ *Chutter v. KLM Royal Dutch Airlines*, US District Court, 132 F. Supp. 611, 1955.

⁴⁰ *Tsevas v. Delta Airlines*, WL 767278 (N.D.III.) December, 1997.; TOMPKINS, George N., Jr.: *Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States*. Sexual and other Assaults of a Passenger. 8.9.12., Wolters Kluwer, 2010, 172. o.

⁴¹ *Uthuppan Jacob v. Korean Air Lines Co. Ltd.*, Case No. 14–11663, 11th Cir., 20 March, 2015.

zavarok, akár traumák (még ha terroristák által megtámadott és eltérített repülőgépen történik is az utazás), ha azok közvetlen testi sérüléssel nem járnak, nem minősülnek balesetnek.

A repüléstől való félelem (pánik, stressz, klausztofóbia), vagy a bizonyítottan fertőző beteggel történt utazás utáni (tüneteket kémlelő) szorongás, valamint az érzelmi megrázkódtatás ugyancsak nem tartoznak a testi sérülés fogalmába. Így például az az utas, akinek a pánikroham ellen való gyógyszereit tartalmazó kézitáskáját a repülőtéren tranzitváróban ellopták, és ennek tényével a repülőgép fedélzetén szembesült, nyilvánvalóan nyugtalan lelkiállapotba került. Értelemszerűen kérte a személyzetet, hogy forduljanak vissza, mert speciális gyógyszereinek bevétele nem tűr halasztást. Az utas többszöri kérése elutasításra talált, és a parancsnokpilóta a felszállás mellett döntött. Az utas ezután elvesztve önuralmát és a kapitány végül az állóhelyre visszagurult. A gyors „megérkezés” után az ügy a bíróság elé került. Megállapítást nyert, hogy az utas testi sérülést, fizikai károsodást, belső szervi elváltozást nem szenvedett. Az utas állítása szerint az esettel összefüggésben légzési nehézségek és alvászavarok alakultak ki nála, ráadásul a koncentrációs képessége is csökkent. Ezek a pszichoszomatikus tünetek az Egyezmény értelmében azonban nem számítanak balesetnek, ezért az utas keresetét a bíróság elutasította.⁴²

Az utazás maga is jelentős stresszt fokozó tényező. Az utazással összefüggő pszichés zavarok legenyhébb megjelenési formái a fóbiák, a hirtelen erősödő pánikreakciók. Az utazás során valamennyi szorongásos kórállapot könnyen fokozódhat. A labilis mentális állapot vagy induló pszichózis a repülőgép fedélzetén erőszakos cselekedetek elkövetését okozhatja. Többféle eredője van a repülőgépen vagy éppen a repülőtéren kialakuló fékezhetetlen agresszivitásnak. A leggyakoribb az alkohol, a drog vagy a labilis mentális állapot, de van, amikor szocializált felnőtt emberek olykor elveszítik a józan ítélőképességüket.⁴³ Történhet azonban olyan szituáció, amikor nemcsak egy utason vagy azok egy szűk csoportján, hanem a repülőgépen utazók mindegyikén úrrá lesz a pánik. Az ilyen eset sem minősül balesetnek.

Az *Eastern Airlines kontra Floyd Marie* perben⁴⁴ a felperesek azért pereltek, mert úton Miami-ból (MIA) a Bahamákra a légi jármű három hajtóművéből az egyik olajnyomás-probléma miatt leállt. A repülőgép visszafordult Miami-ba, de közben a másik kettő hajtómű is leállt, és ennek következtében a repülőgép nagyon gyorsan magasságot veszített. A gép kapitánya jelezte az utasoknak, hogy az óceánban fognak leszállni, azonban a vészszüllyedés közben a három hajtóművet csodával határos módon sikerült újraindítani és biztonságosan leszállnia. A pilótát az utasok hősként ünnepelték. Ennek ellenére az utasok egy csoportja a légitársasággal szemben keresetet nyújtott be. Kérelmüket a bíróság azonban elutasította, mert az önmagában, testi sérüléssel nem járó pszichikai trauma, lelki sérülés a baleset fogalmi körén kívül esik.

Nem minősülnek balesetnek a légi jármű fedélzetén (vagy a be- és kiszállási műveletek időtartama alatt) bekövetkezett mentális- és lelki eredetű károsodások, akkor ha

- műszaki hibából (pl.: kényszerleszállásból, az általánostól eltérő repülési manőverekből);
- az utas labilis lelki állapotából;
- az utas-utassal szembeni verekedésből, fenyegetésből, zaklatásból;
- harmadik személy általi támadásból, fenyegetésből; vagy
- szélsőséges időjárási körülményekből (nagy erejű turbulencia, vihar, villámcsapás) származnak.

⁴² *Turturo v. Continental Airlines*, 128 F. Supp. 2d 170 (S.D.N.Y.) 2001.

⁴³ FELKAI Péter: Repülőtéren biztonság kontra betegbiztonság? A „sickurity” problémája. *Orvosi Hetilap*, (2010) 41. sz.

⁴⁴ *Eastern Airlines v. Floyd Marie*, Supreme Court reporter 499 U.S. 530, 113 L.Ed. 2d 569, No. 89–1598, April 17, 1991.

Az utasok között lezajlott verekedés okozta sérülésekből eredő károkat a légitársaság általában nem téríti meg, mert azok nem a repülési tevékenységgel összefüggésben keletkeztek. A testi sérülésből fakadó károkat a légitársaság akkor köteles megtéríteni, ha azok a repüléssel összefüggésben keletkeztek. Például az utas-utas elleni „harcban” a légi fuvarozó felelőssége akkor állapítható meg, ha a személyzet egyik tagja közvetve akár, de hozzájárult a károkozás (a verekedés) kialakulásához, azaz feladatát nem az előírásoknak megfelelően végezte, a repülés biztonságát veszélyeztette.

A jogalkotó a hangsúlyt kizárólag a testi sérülésre, a sebesülésre helyezi. A bírói gyakorlat a testi sérülés eseteiben azonban definíció hiányában megosztott, mert ha a sérülések összefüggenek egymással, akkor nem mindig lehet éles határvonalat húzni a lelki és testi sérülés között. A nemzeti jogrendszerek a mai napig formálják a testi sérülés és lelki sérülés között meghúzódó jogi határvonalat, amely kérdést a bíróságok a nemzeti jogrend fejlettsége, sajátos fejlődése függvényében értelmezik. Bár a joggyakorlatban általában csak a fizikai sérülések eseteiben alkalmazandó az Egyezmény, a jogfejlődésben mégis egyre inkább tetten érhető, hogy a szélsőséges eseteket, mint például a fedélzeten elkövetett szexuális zaklatásból, a terrorista akciókból,⁴⁵ vagy az extrém időjárási körülményekből eredő lelki sérüléseket⁴⁶ a jogalkalmazó már balesetként kezeli.

A Morris kontra KLM Royal Dutch Airlines ügyben⁴⁷ a fiatal 15 éves női utas Kuala Lumpurból (KUL) úton Amsterdamba (AMS) a fedélzeten arra ébredt, hogy a mellette ülő ismeretlen férfi testi érintéssel molesztálja. Az utas rögtön jelentette az esetet a személyzetnek, akik megtették a szükséges intézkedéseket. Az utast súlyos trauma érte, és érthetően rögtön orvoshoz fordult. Az orvos megállapította, hogy betegében klinikai depresszió alakult ki. Első fokon a felperes keresetét elutasították, mert az Egyezmény értelmében ez a cselekedet nem esik a baleset fogalmi körébe. A brit Legfelsőbb Bíróság azonban a légitársaságot teljes kártérítésre kötelezte, és megjegyezte: bár testi sérülés az Egyezmény értelmében nem történt, de a bűncselekmény olyan folyamatot indított meg a felperesnél, amely tartós lelki traumához vezetett, és ez a hétköznapi élet tevékeny végzésében a képességek romlásával jár. Megállapítást nyert, hogy a baleset fogalmi körében nem mindig kell figyelembe venni azt a kitélt, miszerint a bekövetkezett esemény a „repülés jellemző kockázati tényezője” legyen.

Ezen végletes, tragikus esetekben könnyen poszttraumás stressz szindróma (PTSD) alakul ki, és ez a lelki betegség már testi következménnyel járhat, amely a baleset fogalmi körébe beletartozik.

Herman kontra Trans World Airlines perben⁴⁸ a sértett a terrorista akció következtében fellépő álmatlanság, depresszió, súlyvesztés, rémálmok, extrém félelmek miatt fordult kártérítési igénnyel a bírósághoz. A gépen utazók közül Edith Rosman asszony is így tett, akinek bár gyermekeivel együtt ugyancsak nem esett fizikai bántódása, számos trauma elszenvedése miatt

⁴⁵ *Husserl v. Swiss Air Transport Co.*, 388 F. Supp.1238 (S.D.N.Y.) 1975.; *Borham v. Pan American World Airways*, U.S. Dist. Lexis 28554 (S.D.N.Y.) 1986.

⁴⁶ *Spielberg v. American Airlines Inc.*, United States District Court, S.D. New York, 105 F. Supp. 2d 280, 2000.

⁴⁷ *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, UKHL 7, 2002; Judgement of British Supreme Court of Judicature, case no. B3/2000/3820, 17 May, 2001.

⁴⁸ NEWMAN, Lawrence W. – BURROWS, Michael: Legal remedies available to hijack victims of TWA flights 847. In NEWMAN, Lawrence W. – BURROWS, Michael: *The Practice of International Litigation*. 2nd ed. New York, 2013. Part I., Chapter 7., 60–61. o.; *Herman v. Trans World Airlines, Inc.*, Court case 40. App. D. 2d 850. 337 N.Y.S. 2d 827, 830 (NY AD 2 Dept.) 1972.

nyújtott be keresetet. A terrorcselekmény ideje alatt a fogvatartott utasok jelentős stressznek voltak kitéve, maga a bezártság ténye, az erős hőmérséklet-ingadozás, a nem megfelelő táplálkozás és higiéniai körülmények miatt. A *Rosman kontra Trans World Airlines* perben⁴⁹ – csakúgy, mint a *Herman*-ügyben – a Legfelsőbb Bíróság megállapította, hogy a terrorcselekmény következtében kialakult mentális kín, gyötrelem önmagában még nem jelent jogalapot az Egyezmény alapján történő kompenzálásra. Ehhez szükséges bizonyítani az objektív, önmagában értékelhető testi sérülést, de ha a lelki sérülés közvetlenül testi sérülést idéz elő, ahogyan ezekben az esetekben valóban megtörtént, akkor a légi fuvarozó helytállni köteles.⁵⁰

Általában a terrortámadások (gépelterítés, túszedés) sérüléssel és halállal járnak, de még az ilyen súlyos esetekben sem nyer mindig a légi fuvarozó felelőssége megállapítást.⁵¹ Ugyanakkor, ha a repülés során fellépő mentális eredetű szenvedésből, esetleg elmebeli sérülésből, testi sérülés, szervi károsodás alakul ki és az okozati összefüggés fennáll, akkor a légi fuvarozó felelős a kialakult károkért. Ez az új irány sok jogi vitát váltott ki, amit tetéz, hogy a lelki sérülésekből származó károkat nagyon nehéz pénzügyi szempontból számszerűsíteni. De mindez jól szemléltet egy új társadalmi elvárást: a szélsőséges körülmények között kialakult mentális sérülések, lelki traumák eseteiben a jogalkalmazó ne legyen passzív, ne értelmezze szó szerint a jogszabályt, és ne kövesse mindenáron az irányadó joggyakorlatot. Nem vitás, hogy megsérti a törvényt az is, aki betűjét megtartva, annak szelleme ellen vét.⁵²

3.3. Harmadik feltétel: a baleset fedélzeten, vagy be- és kiszállás közben történjen

A műveletek elhatárolásának jogilag fontos jelentősége van, mert a be- és kiszállás során az utas az Egyezmény hatálya alatt áll, vagyis a művelet megmutatja, hogy mikor kezdődik a légi fuvarozó felelőssége és mikor fejeződik be. Az utas a műveletek kezdése előtt és befejezése után a repülőtéren tartózkodik, így az ebben az időszakban felmerült jogi problémákra – a repülőterekre vonatkozó egységes nemzetközi kárfelelősségi szabályrendszer hiányában – a nemzeti jog lesz az irányadó (például ha az utas a repülőtér parkolójában elesik, a liftnél megsérül vagy akár a terminál területén, nem be- és kiszállási művelet közben éri támadás).

Általánosságban elfogadott, hogy a *beszállási művelet* akkor kezdődik, amikor az utas a légitársaság dolgozójának (megbízottjának) a felügyelete alá kerül és követi az utasításait: például, amikor az utas végleg elindul a beszállókapu felé a járatra történő beszállás tényleges szándékával, vagy a beszállókapu előtti várakozást befejezve, a légitársasági alkalmazott hívásának eleget téve elindul a kapuhoz, és beáll a sorba.⁵³ A *kiszállási művelet* pedig akkor végződik, amikor az utas eléri a repülőtér épületét, és kikerül a légitársaság felügyelete alól, azaz minél távolabb kerül az utas a légi járműtől, annál inkább elveszíti a lehetőségét annak, hogy baleset bekövetkezéséért – az Egyezmény alapján – a légitársaságot tegye felelőssé.

4. A légiutas egészségi állapota

A légijáratokon napi szinten fordul elő valamilyen betegségből eredő esemény. Ez nem meglepő, hiszen átlagban jóval több, mint 1 millió utas tartózkodott a SARS-CoV-2 vírus

⁴⁹ *Rosman v. Trans World Airlines, Inc.*, US Court of Appeals Second Circuit 314 N.E. 2d 848, 1977.

⁵⁰ BARNETT, Jacalyn F.: Case comment: *Rosman versus Trans World Airlines Inc.* *Brooklyn Journal of International Law*, 2. (1975) 1. sz. 191–204. o.

⁵¹ LOWENFELD, Andreas F.: Liability of Airlines for Injury Caused by Terrorism. *Air and Space Law: De lege ferenda, Essays in Honour of Henri A. Wassenbergh*. Dordrecht, 1992. 83–84. o.

⁵² *Liber Sextus törvénykönyv Regula Iuris* rész 88. jogelve, 1298. In Pallas Nagylexikon, VIII. Bonifác pápa (1235–1303) szócikk. Pallas Irodalmi és Nyomdai Rt., Budapest, 1893–1897.

⁵³ *Walsh v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)*, 09-civ-01803 (RKE) N.V. (S.D.N.Y.) 2011.

világ méretű elterjedése előtti időkben – a nap minden percében – a levegőben. (Csak naponta 12 millió utas és 18,8 milliárd USD értékű áru szállítása történt 120 000 légi járatral szerte a világon.)⁵⁴ A nagy számok ellenére meglepő, de évente átlagosan a légi jármű fedélzetén ezer utasnál⁵⁵ is többen halnak meg valamilyen szív- és érrendszeri előre nem látható esemény (főként szívinfarktus vagy agyvérzés) következtében.

A *Fülöp kontra Malév Hungarian Airlines* perben⁵⁶ a felperes a Malév 090-es Budapest (BUD) – New York (JFK) járatán szívinfarktot kapott, majd ezzel összefüggésben maradandó szívizom-károsodást szenvedett, és életét hármasszívritmus-szabályozó beépítésével tudták csak az orvosok megmenteni.

A repülőgép a brit partok felett repült, amikor az utas mellkasában erős fájdalmat érzett. Tudta, hogy nagy baj van, mert négy évvel előtte már volt ilyen esete, így konkrét tapasztalattal rendelkezett a tünetekről. A gépen az utasok között egy orvos is utazott, aki a beteget ellátta, a vérnyomását rendben találta, ezért fájdalomcsillapító beadásával enyhítette panaszait. Az utas jobban lett, később azonban az út során többször jelentek meg szív táji fájdalmai. A parancsnokpilóta az orvossal és a személyzettel történt konzultáció után úgy döntött, hogy nem szakítja meg az utazást. A leszállás után az utast azonnal kórházba szállították, és ott megállapították, hogy szívinfarktus volt, ezért rajta életmentő szívműtétet hajtottak végre.

A bíróság ítéletében kimondta, hogy a szívinfarktus nem esik a baleset fogalmi körébe, mert nem a repüléssel összefüggésben keletkezett, valamint a járat személyzete minden szükséges intézkedést megtett, amely az adott helyzetben ilyenkor elvárható, így a légitársaság felelősségét az ügyben nem lehet megállapítani.

A személyzet közül kiemelkedő jogállása a parancsnokpilótának van, aki parancsnoksága ideje alatt a légi járművön a repülés biztonságával kapcsolatos minden kérdés végső eldöntésére jogosult.⁵⁷ A légi jármű parancsnoka felelős a légi járműnek a repülés szabályok szerinti üzemeléséért, akár maga vezeti a repülőgépet, akár nem. A repülőgépet általában felváltva vezetik a pilóták (az egyik az odaúton, a másik a visszaúton), hogy mindketten gyakorlatban maradjanak. A parancsnokpilóta – az utas egészségi állapotával összefüggésben – köteles:

- a légi jármű fedélzetén megbetegedett vagy balesetet szenvedett személy elsősegélynyújtásról gondoskodni, továbbá – ha szükséges és indokolt – az első erre alkalmas repülőtéren leszállni és a beteget gyors orvosi ellátás céljából egészségügyi szervnek átadni;
- a légi járművön történt születésről, elhalálozásról, balesetről és az ezzel kapcsolatos intézkedésekről jegyzőkönyvet készíteni;
- a légi járművön történt elhalálozaskor – a hatóság részére történő átadásig – az elhunyt ingóságainak a megőrzéséről gondoskodni.

A repülési szabályoktól a parancsnokpilótának bármikor joga van eltérni, de csak abban az esetben, ha az eltérés a repülésbiztonság megtartása érdekében feltétlenül szükséges és indokolt. Így jogában áll arról is dönteni, hogy az eset összes ismert körülményét mérlegelve a légi jármű útját megszakítva leszálljon-e a legközelebbi repülőtéren vagy sem. Bárhogy is döntsön a kapitány, az utas testi sérülésével nem járó, önmagában fellépő, pszichikai, lelki problémák, az utas betegségéből eredő fizikai és viselkedési zavarok egyike sem vonja maga után a légitársaság kártérítési kötelezettségét.

⁵⁴ *Aviation Benefits Beyond Borders. Executive Summary*. ATAG report, October 2018. 7. o.

⁵⁵ Charles, Rabind A.: Cardiac arrest in the skies. *Singapore Med J.*, 52. (2011) 8. sz.

⁵⁶ *Fülöp v. Malév Hungarian Airlines*, 175 F. Supp. 2d 651 (S.D.N.Y.) 2001; WL 202958 (S.D.N.Y.) 2003.

⁵⁷ A Chicagói Egyezmény, 2. Függelék, Repülési szabályok, 2. fejezet, 2.4.

A *Rónai kontra Delta Airlines* ügyben⁵⁸ a felperesnek a *Delta* légitársaság Budapest (BUD) – New York (JFK) járatán keletkezett kárigénye. A *Fülöp kontra Malév* jogesetben tárgyalt hasonló helyzet alakult ki a légi jármű fedélzetén azzal a különbséggel, hogy az utas ebben az esetben nem kapott tényleges szívinfarktust. A felperes állítása szerint maradandó testi károkat és lelki traumát szenvedett el, mert a gyors orvosi beavatkozás elmaradt annak következtében, hogy a parancsnokpilóta kényszerleszállással az utat nem szakította meg. A mentális károsodás, a lelki problémák azonban nem esnek az Egyezmény 17. cikkében megállított baleset fogalmi körébe, ahogyan a bíróság a felperes keresetét elutasító ítéletében fogalmazott.

Az Egyezmény szabályai az utasok egészségi állapotára vonatkozóan kárfelelősséget ugyancsak nem keletkeztetnek, mert az utas fizikai és mentális kondíciójával összefüggő váratlan események: a szívinfarktus, asztmás roham, tüdőembólia, agyvérzés,⁵⁹ trombózis stb., nem *a repülés jellemző kockázati tényezői, nem a repüléssel összefüggésben keletkeznek* és az *utason kívül állnak*, így balesetnek nem minősülnek. A légi fuvarozó felelősségi körébe, így az utas betegségéből, egészségi állapotából eredő események, vagy történések nem tartoznak bele.

Jól magyarázza az előbbi megállapítás lényegi tartalmát a hosszú repülőutakon elterjedt mélyvénás trombózis (DVT) veszélye. A kontinenseken átívelő utazásokat a modern repülőgépeknek köszönhetően már direkt (non-stop) járatok teljesítik. A sokszor 13–15 órás repülési időtartam alatt az utasok szabad mozgásukban korlátozottak, és ez annyiban jelent kockázatot, hogy a hosszan tartó ülő helyzet bizonyítottan megnöveli elsősorban a mélyvénás trombózis kialakulásának esélyét. A fedélzeten, a sivatagi levegővel megegyező 10%-20% közötti csekély páratartalom, valamint az alacsony kabinyomás következtében relatív oxigénhiányos állapot (hypoxia) jön létre, és ez a körülmény az alsó végtagokon számos komplex biokémiai változást indukál.⁶⁰ A többórás ülés és az állandó vibráció következtében a lábak vérkeringése lelassul, és a visszerekben pang a vér. A leginkább veszélyeztetettek az idős emberek, a várandós anyák, a szív- és érrendszeri betegségben szenvedő betegek, akik esetében könnyen alakulhat ki trombózis. A polgári légi közlekedésben ezekben az ügyekben nagy számban születtek⁶¹ jogesetek és váltak ismertté „turistaosztály-szindróma” néven.⁶²

A *D. Wrobel kontra Air France* perben⁶³ a felperes Róma (FCO) – Párizs (CDG) – San Francisco (SFO) – Portland (PDX) útvonalon utazott. A repülési idő ezeken a járatokon összesen 18,5 óra. A felperes a CDG–SFO szakaszon agyvérzést kapott. Az agyvérzés kialakulását felperes a tervezettnél hosszabb utazással (3 órával valóban később érkezett meg a járat a célállomásra) és a fedélzeten mozgásban való korlátozottságával indokolt, ezért a légitársaságtól erkölcsi és biológiai károkra hivatkozva kártérítést követelt.

A bíróság szerint kétségtelen, hogy a hosszú távú járatokon az órákon át ülőhelyzetben való tartózkodás fokozza a betegségek kialakulásának kockázatát, de a rendellenességek megjelenéséhez hozzájárulhat az utas akkori egészségi állapota, esetleges alkoholos befolyásoltsága vagy nyugtatószerek fogyasztása, a múltban bekövetkezett hasonló jellegű orvosi beavatkozást igénylő történések, továbbá azok szövődményei. A római bíróság úgy

⁵⁸ *Rónai v. Delta Airlines*, US District Court, Eastern District of N.Y. No. 99 CV 6793 (SJ). December 21, 2000.

⁵⁹ *Singh v. Caribbean Airlines Ltd.*, 36 Avi. 16,127 (S.D.FI.) 2014.

⁶⁰ SÁNDOR Tamás: Utazási trombózis. *Orvosi Hetilap*, 150. (2009) 3. sz.

⁶¹ Például *Van Luin v. KLM* (New South Wales) 1 DCLR, (NSW) 25, 2002.; *McDonald v. Korean Air* (Ontario Superior Court of Justice), Docket 29708, 2003.; *Rynne v. Lauda Air Lufffahrt Aktiengesellschaft* QDC 004 (01/5586) Boulton DCJ, 2003 jogesetek.

⁶² TOMPKINS, George N., Jr.: Deep Vein Thrombosis (DVT) and Air Carrier Liability. The Myth and the Law. *Air and Space Law*, 26. (2001) 4–5., 232. o.

⁶³ *Wrobel v. Air France*, Tribunal of Rome, 9th Civil Law Section, Decision No. 9153, 28 March, 2009.

találta, hogy az utas nem tudta minden kétséget kizáróan bizonyítani az ok-okozati összefüggés fennállását az elszennvedett sérülés és a késés következtében hosszabbá vált utazás között, így a keresetet ténybeli és jogi megalapozatlanságra hivatkozva elutasította.⁶⁴

A mélyvénás trombózis egyértelműen a hosszú és egyhangú ülés következtében alakul ki, de nem a repülési tevékenységgel összefüggésben. Márpedig ha nem a repülés a gyökere az egészségi problémának, akkor logikusan felelősségre vonást sem eredményezhet. A légi fuvarozó a repülésbiztonságért, míg a légiutas az egészsége szempontjából önmagáért felel. Az utas és orvosa tudja csak megnyugtatóan eldönteni, hogy a repülés milyen hatással lehet az illető egészségi állapotára. A légitársaság annyit tehet, hogy a hosszú repülőút során az utasokat figyelmezteti a testmozgás fontosságára, a mozdulatlan testtartás veszélyeire, és az ingyenes, mindenki számára elérhető fedélzeti magazinokban a kockázat minimalizálása érdekében speciális, akár ülő helyzetben végezhető mozgásgyakorlatokat tesz közzé. Amennyiben a légitársaság az ilyen jellegű kockázatokra figyelmeztetést a repülőút során nem tesz, vagy azt elmulasztja és a baleset mégis bekövetkezik, a légi fuvarozó ugyan perelhető, de kárfelelősségét a bíróság nagy valószínűséggel nem fogja megállapítani.⁶⁵

Az ilyen jellegű esetekben a világon mindenütt általában az alperesek (maguk a légitársaságok) vannak kedvező helyzetben. Bár van olyan helyzet, körülmény, amikor a bíróság a felperes károsult javára dönt.⁶⁶ Ha ugyanis a légiutas bizonyítani tudja, hogy például a mélyvénás trombózis kialakulása a szűk, kényelmetlen ülések következménye, és a repülési tevékenységgel összefüggésben nőtt meg az ilyen jellegű egészségügyi kockázata, akkor van esélye arra, hogy a bíróság az Egyezmény szerinti balesetként értékelje a tényállást, és a légi fuvarozót kártérítés fizetésére kötelezze. A helytállásra kötelezett légitársaság szolgálatban levő személyzete az utas egészségi problémáival kapcsolatban csak akkor vonható felelősségre, ha az elsősegélynyújtásra vonatkozó nemzetközi, iparági előírásokat nem tartották be.⁶⁷ Fontos kiemelni, ha a személyzet (orvosi szaktudás hiányában) nem a legmegfelelőbb „kezelést” nyújtja a betegnek, vagy a segítség nem szolgálja a beteg gyógyulását: nem beszélhetünk balesetről. Még az sem minősül balesetnek, ha a légi járműről hiányzik a fuvarozó hibájából az Automata Külső Defibrillátor (AED), amely a hirtelen történő keringésmegállás esetén életmentő eszköz lehet.⁶⁸ Am ha a fuvarozó megszegi a nemzetközi előírásokat, és az ezen alapuló belső szabályokat, eljárásokat, akkor az már balesetnek minősül, mert a baleset ilyenkor már a repülési tevékenységgel kapcsolódó mulasztással van ok-okozati összefüggésben.

A *Safa kontra Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft* ügyben⁶⁹ az utas szívelégtelenség következtében a fedélzeten összeesett. A személyzet az orvosokkal történt konzultáció után a repülőutat megszakítás nélkül folytatta. Az utast megérkezés után azonnal kórházba szállították, ahol az orvosok megállapították, hogy a késlekedés miatt a beteg helyzete sokat súlyosbodott. A bíróság megállapította, hogy a személyzet a nemzetközi előírásokat és a belső szabályokat betartotta, ezért a légitársaság kárfelelőssége baleset hiányában nem áll fenn.

⁶⁴ GUERRERI, Giuseppe: Italian Court Denies Recovery for Cerebral Haemorrhage Following 18.5-Hour Aircraft Journey. *Air and Space Law*, 35. (2010) 1. sz.

⁶⁵ *Hu v. Air China Limited*, Judgment No. 399/2009, Tribunal of Busto Arsizio in Case No. 1118 of 2007.

⁶⁶ EHLERS, P. Nikolai: Aviation in Europe. A Multiple-Challenge Industry. *Annals of Air and Space Law*, 29. (2004).

⁶⁷ ECAC Air Passenger Health Issues. WG, 2004.

⁶⁸ *Aziz v. Air India*, 658 F. Supp. 2d 1144, C.D. Cal., 2009.

⁶⁹ *Safa v. Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Inc.*, 36 Avi. 16,148 (E.D.N.Y.) 2014.

Amikor az egészségi okból eredő helyzet alakul ki a repülés során, szerencsésebb esetekben a fedélzeten utazók közül rendelkezik valaki orvosi szakképesítéssel, amely nagy segítséget jelent a betegnek és a személyzetnek. Ugyanakkor hiába a jóhiszemű és szakszerű segítség, ha a beteg helyzete az ellátás ellenére súlyosbodik, vagy szélsőséges esetben meghal. Ilyenkor általában a bíróságon folytatódik az ügy. Emiatt a segítségnyújtás elkezdése előtt az orvos kérheti a légitársaság személyzetét, hogy nyilatkozzon arról, hogy a légitársaságnak milyen, az orvosi közreműködésre vonatkozó felelősségbiztosítása van, amelyben a légi fuvarozó teljes mértékben átvállalja az orvosi tevékenységből származó esetleges károkat. Ha a segítségnyújtásnak a szükséges és elégséges feltételei nem állnak fenn, azaz nincs ilyen biztosítása a légitársaságnak, vagy az orvos a jogi kockázatot nem vállalja, akkor elállhat a segítségnyújtástól, és nem köteles a mentésben közreműködni. Előfordulhat az is, hogy az utas, aki egyébként rendelkezik egészségügyi háttérrel, nem ajánlja magát, amikor a személyzet ezen a területen képzett személyt (orvost, ápolót, mentőst) keres, inkább inkognitóban marad, mert nem akarja szaporítani azok számát, akik a szakszerű segítség ellenére is peres eljárásban találták magukat.

A légitársaságok egyértelműen érdekeltek abban, hogy az utasok a repülés időtartama alatt megfelelő és gyors orvosi segítséget kapjanak. Ezért mindent megtesznek, hogy a fedélzeten utazó orvos ne kerülhessen jogilag kiszolgáltatott helyzetbe. Van olyan légitársaság, amely jó előre felveszi a kapcsolatot az orvosokkal (mint leendő utasokkal), és a teljes jogi felelősség vállalása mellett más előnyöket is biztosít számukra.⁷⁰ A légitársaságok részéről egyre elterjedtebb, hogy a segítséget nyújtó orvos vagy az egészségügyben képzett személy – a teljes jogi védelem biztosítása mellett – a következő útjára beváltható pénzutralványt vagy egyéb utazási kedvezményt kap.

Ma már létezik olyan globális vészhelyzeti egészségügyi szolgáltatás, amely „telefonos” orvosi segítséget nyújt a világ minden táján a szolgálatot teljesítő szakszemélyzetnek. Ha az utas, vagy a személyzet tagja a földön, vagy a levegőben bajba kerül, akkor fel lehet hívni a szerződött céget, ahol szakképzett orvosok várják a hívást és a beteg ellátásához szakszerű tanácsot és pontos útmutatást adnak. Ha a parancsnokpilóta a kényszerleszállás mellett dönt, akkor a szolgáltató megszervezi, hogy a beteghez már az adott helyzetről tájékoztatott és így jobban felkészült mentőszemélyzet menjen ki. Ez a szolgáltatás előfizetéssel vehető igénybe.⁷¹

4.1. Különleges gondoskodást igénylő utasok

Az Egyezmény külön nem szól a különleges gondoskodást igénylő utasokról, de nem is kell szólnia, mert az Egyezmény személyi hatálya minden olyan személyre⁷² kiterjed, aki a légi

⁷⁰ Doctor on board program. www.lufthansa.com.

⁷¹ Ilyen szolgáltatást nyújtanak a MedAire's MedLink és a Stat MD cégek. Medical Emergencies - Guidance for Flight Crew. [www.skybrary.aero/index.php/Medical_Emergencies_Guidance_for_Flight_\(05/06/2020\)](http://www.skybrary.aero/index.php/Medical_Emergencies_Guidance_for_Flight_(05/06/2020)).

⁷² A személyek körébe mindenki beletartozik, aki a légi jármű fedélzetén tartózkodik (illetve be- vagy kiszállási műveletet végez), továbbá a légi fuvarozóval a szállításra vonatkozó szerződéses jogviszonyban áll, azaz repülőjeggyel rendelkezik. (1. cikk 1.). A személyek kategóriába azonban nem sorolható be a szakszemélyzet (a repülési okiraton, vagy más szóval repülési parancson szereplő pilóták, a légiutas-kísérők, esetenként a fedélzeti mérnök, vagy a járással utazó szerelő), mert rájuk nézve a légifuvarozóval kötött munkaszerződés lesz az irányadó. A személyek kategóriába nem tartoznak azok a légitársasági alkalmazottak, akik az utasok között foglalnak helyet és érvényes repülőjeggyel utaznak. A potyautasra nem alkalmazható az Egyezmény, mert a felek között a szerződéses jogviszony hiányzik. Az utazásra kényszerített (például válás miatt erőszakosan megszöktetett kiskorú) személyek esetében sem alkalmazható az Egyezmény. Az Egyezmény személyi hatálya kiterjed az ingyenes, ellenszolgáltatás nélkül teljesített fuvarozásokra is. DANKO, Mike: Montreal Convention Does Not Apply To Crew Members. *Aviation Law Monitor*, 18. (2012). www.aviationlawmonitor.com; ABEYRATNE, Ruwantissa I.R.: *Aviation Trends in the New Millennium*. 17. *Transportation of Abducted Children*. Routledge, 2017.; *Ko v. EVA Airways Corporation*, 42 F. Supp. 3d 1296, February 2012.

fuvarozóval polgári jogi szerződéses jogviszonyban áll. Tekintettel arra, hogy a légi szolgáltatásoknak valamennyi ember javát kell szolgálnia, ezért a csökkent mozgásképességű vagy bármilyen más okból különleges gondoskodást igénylő személyek számára a légi közlekedéshez való hozzáférést biztosítani kell – függetlenül attól, hogy az utas mozgásképességét a fogyatékossága, a kora, betegsége vagy bármely más tényező okozza. Az utasjogok egyre fontosabbá válásával a légi fuvarozóknak minden utas számára egyenlő feltételekkel kell a szolgáltatásokat nyújtani.

Az utas vagy a fuvarozásért fizető személy – a fuvarozás menetrend szerinti indulási időpontját megelőzően – a légi fuvarozót köteles arról tájékoztatni, hogy a csökkent mozgásképességű vagy mozgáskorlátozott súlyos beteg szállítása hordágyon történő gondoskodást igényel, vagy a lélegzéséhez oxigénpalackot igényel, illetve használ, testméretei egynél több ülés hely foglalását teszi szükségessé. A tájékoztatás nemcsak azért fontos, hogy a légi fuvarozó a legjobb minőségben, szakszerűen és biztonságosan tudja az utast elszállítani, hanem azért is, hogy a légi fuvarozónak lehetősége legyen arra, hogy a repülésbiztonsági szabályoknak, a technikai előírásoknak megfelelően ezen személyek utazását korlátozhassa, feltételekhez kösse, vagy végső soron a szállításukat megtagadja. Ennek legfőbb oka az, hogy vészhelyzetben a különleges gondoskodást igénylő utasok mentése külön erőfeszítést igényel, amely nem növelheti aránytalanul a kockázatát a mentési művelet végrehajtásának. Példaként a kerekesszékes utazó utasok száma limitált a gép típusától, kapacitásától, az üzletszabályzatban foglaltaktól függően. A testméretei következtében egynél több ülés hely foglalását igénylő utasok száma is korlátozott, a látássérült utasok vakvezető kutyáinak elhelyezésére is csak meghatározott számban van lehetőség. A terhesség 36. hetét betöltött állapotos nők a légi járaton csak külön engedély birtokában, és ha az egészségi állapot indokolja, orvosi kíséret mellett utazhatnak. Fertőző beteg emberek pedig egyáltalán nem utazhatnak, illetve tartózkodhatnak a légi jármű fedélzetén. A légi fuvarozók az üzletszabályzatukban kötik ki ezen speciális, de egyben kötelező szabályokat.

4.2. Üzletszabályzat (Általános Szerződési Feltételek)

A légi fuvarozó és az utas között kötött légi személyszállítási szerződésnek, a hatályos jogszabályokban nem szabályozott részletes szerződési feltételei az üzletszabályzatban kerülnek meghatározásra. Az üzletszabályzat rendelkezései a légi fuvarozó és az utas között létrejött szerződés részét képezik. Az üzletszabályzat, amely a szerződés részét képező feltételeket tartalmazza, nem jogszabály. Ez a légitársaság szolgáltatási stratégiája, amelyben az egyik fél (a légi fuvarozó) több szerződés megkötése céljából egyoldalúan, a szolgáltatási keretet megszabva előre meghatároz, miközben a szerződés részét képező feltételek meghatározásában a másik fél (az utas) nem működik közre.

Az üzletszabályzatot a légitársaságok a nemzetközi és az európai uniós jogszabályok, a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) előírásai és ajánlásai,⁷³ valamint a nemzeti jogszabályok és hatósági előírások figyelembevételével, hatósági jóváhagyás mellett kötelesek elkészíteni. Az üzletszabályzat nem lehet ellentétes a jogszabályokban foglaltakkal, de ezen felül a légi fuvarozók maguk döntenek el – akár egymástól eltérően –, hogy milyen szolgáltatásokat, milyen feltételekkel nyújtanak az utasaiknak.⁷⁴ Repülésbiztonsági okokból például a légi fuvarozó megtilthatja vagy korlátozhatja a különböző elektronikus eszközök (például mobiltelefonok, laptopok, hordozható felvevőkészülékek, hordozható rádiók, CD

⁷³ IATA Recommended Practice 1724: General Conditions of Carriage, Passenger Services Conference Resolutions Manual (PSCRM). 37th ed. 2016.

⁷⁴ SIPOS Attila: A nemzetközi polgári repülés joga. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2018, 310-311. o.

lejátszók, elektronikus játékok, átjátszó készülékek, rádióvezérlésű játékok) használatát. A hallókészülékek és szívritmus-szabályozók használata azonban a légi jártokon megengedett.

A fuvarozási szerződésben meghatározott kötelezettségek megszegése jogkövetkezményeket von maga után. Ha az utas a légi jármű fedélzetén olyan magatartást tanúsít, hogy azzal

- a légi járművet, a légi jármű fedélzetén levő személyek és vagyontárgyak, vagy a repülés biztonságát a személyzet megalapozott megítélése alapján veszélyezteti;
- a személyzetet verbálisan vagy fizikálisan zaklatja, feladatai ellátásában akadályozza;
- a személyzet utasításait nem teljesíti;
- kényelmetlenséget vagy kellemetlenséget, kárt vagy sérülést okoz a fedélzetén tartózkodó személyeknek; illetve kárt okoz a fedélzetén található vagyontárgyakban;

akkor a légi fuvarozónak jogában áll a szükségesnek ítélt intézkedéseket megtenni.

Az utas a fuvarozás teljes időtartama alatt köteles a légitársasági alkalmazottak utasításainak megfelelő magatartást tanúsítani és nemcsak a fedélzetén, hanem a be- kiszállás ideje alatt. Ha a parancsnokpilóta úgy ítéli meg, hogy az utas magatartása a repülés biztonságára, az utasok és a személyzet testi épségére veszélyes lehet, az utas szállítását megtagadhatja. A légi jármű parancsnokának a Tokiói Egyezmény⁷⁵ értelmében joga van személyes szabadságot korlátozó intézkedéseket foganatosítani azzal a személlyel szemben, akiről alapos okkal feltételezi, hogy a légi jármű fedélzetén bűncselekményt vagy egyéb jogellenes cselekményt követett el vagy készül elkövetni. A légi jármű parancsnoka a légi jármű személyzetének tagjait utasíthatja, az utasokat pedig felkérheti, de nem utasíthatja, hogy nyújtsanak akár fizikai segítséget is a személyes szabadságot korlátozó intézkedések megtételéhez.⁷⁶ A légi jármű személyzetének tagjai vagy az utasok a fenti esetben feljogosítás nélkül is a kialakult helyzetnek megfelelő megelőző intézkedéseket tehetnek. A repülésben életbevágóan fontos a megelőzés, ezért már az utazás kezdeti szakaszában szükséges hatékonyan intézkedni, mert sokkal biztonságosabb és olcsóbb még a földön, ha a körülmények indokolják, az utast kizárni. A helyzet nem egyszerű, az utas nem szokta személyes motivációját, a személyét érintő szenzitív adatokat (pl.: egészségi állapota, kóros szenvedélye) megosztani, és egyértelműen jelét adni annak, hogy hogyan fog majd reagálni az előre nem látható eseményekre, helyzetekre.

4.3. Orvosi igazolás

Tekintettel arra, hogy a légi fuvarozónak nem áll módjában az utasok egészségi állapotát ellenőrizni, ezért szükséges kidolgozni – a már bevezetett sok más intézkedés mellett – egy olyan szigorú követelményrendszert, amely csökkenti annak kockázatát, hogy a fertőző személyek a fedélzetre léphessenek. A légi fuvarozók a kezdetek óta – főként az Üzletszabályzatukban – tiltják a fertőző betegek utazását. Ezen követelmény rendszerszintű ellenőrzésére és dokumentálása azonban eddig nem került sor, most ez érthetően bekövetkezik. Nem újkeletű azonban maga a gondolat. Gondoljunk csak a különleges gondoskodást igénylő utasokra, akik kötelesek orvosuk tanácsát kikérni arra vonatkozóan, hogy légi úton történő utazásuk mennyiben kockázatos. Pontosán az ilyen személy utazásában rejlő kockázatok miatt a légi fuvarozó fenntartja magának a jogot arra, hogy bármely utastól légi úton való szállíthatósága tekintetében legalább angol nyelven kiállított [az IATA és a WHO előírásainak megfelelő] orvosi igazolást, szükség esetén pedig szakképzett orvosi vagy ápolói kíséretet követeljen meg. Az orvosi igazolásnak egyértelműen tartalmaznia kell, hogy az utazás(ok) adott napján (napjain) az utas légi utazása kockázatmentes, illetve, hogy mely feltételekkel

⁷⁵ A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokiói Egyezmény 1971. évi 24. tvr., A légi jármű parancsnokának hatásköre, III. fejezet, 6. cikk.

⁷⁶ *Sedigh v. Delta Air Lines, Inc.*, 850 F.Supp.197 (E.D.N.Y.) 1994.

kockázatmentes, valamint az utas kísérő nélkül utazhat. A légi fuvarozó a foglalás visszaigazolását, illetve a szállítást megtagadhatja, ha

- az utas vagy megbízottja nem tesz eleget a légi fuvarozó által meghatározott követelmények valamelyikének; vagy
- a bemutatott orvosi igazolás hiányos; vagy
- az adott útvonalon üzemeltetett repülőgéptípuson nem biztosíthatók az orvosi igazolásban foglalt feltételek; vagy
- az utas átszállása egy másik járaton sem oldható meg.

Amennyiben az utas orvosi tanácsot nem kér vagy kért, de azt nem követi az út során, az ezen okokból elszenvedett balesetért, testi sérülésért, egészségkárosodásért, annak romlásért, végső soron az utas haláláért a légi fuvarozót felelősség nem terheli. A repülőterek és a légitársaságok dolgozói a nemzetközi és a hazai egészségügyi előírásokat betartva kötelesek preventív módon cselekedni és egységesen fellépni a betegségek terjedésével szemben. Ha a dolgozók a szabályoknak megfelelően járnak el, akkor jogi értelemben felelősségre vonni őket az utas egészségi állapotából eredő események, károk tekintetében nem lehet. Még akkor sem, ha a repülőtéren nem sikerül kiszűrni az egyébként valóban fertőző beteg utast (van olyan gyógyszer, amely a vírussal fertőzött beteg magas lázát átmenetileg leviszi), és ez a személy felkerül a repülőgép fedélzetére. A repülőtér alkalmazottai nem rendelkeznek olyan képzéssel és gyakorlattal, hogy biztosan meg tudják állapítani az utasról, hogy fertőző betegségben szenved-e vagy sem. Maga a légi fuvarozó sem rendelkezik az utas egészségi állapotával kapcsolatban pontos információval (kivéve a különleges gondoskodás igénylő utast) és a személyzettől sem várható el, hogy az utasokat az út előtt szakszerűen „megvizsgálja” és a „látletet” függvényében intézkedjen. Ez nem életszerű. Kizárólag az utas tudja, hogy egészségi állapota mit tesz lehetővé, és az utazással együtt járó kockázatokat, valamint az ezzel járó felelősséget mennyiben tudja vállalni.

Mivel az utas egészségi állapota csak az utas előtt ismert, ezért a felelősség csak és kizárólag az övé és orvosáé. A légi fuvarozó csak akkor felelhetne az utasok egészségi problémáiból eredő károkért, ha az utazás előtt kb. 48 órával minden egyes utast – a nemzetközi szabványok szerinti – orvosi alkalmassági okirat leadására kötelezne. Az orvosi igazolások alapján a légi fuvarozó egyoldalúan eldönthetné, hogy kit enged és milyen kondíciókkal felszállni a járatra és kit nem. Nyilván ez a gondolat sokáig a gyakorlatban – minden utas tekintetében – kivitelezhetetlennek tűnt, de ma már nem ördögtől való. A légi fuvarozóknak megfelelő választ kell adniuk az egyre növekvő számú esetek visszaszorítására, legfőként arra, hogy a jövőben a rossz egészségi állapotban lévő utasok felelőtlenül repülőútra vállalkozzanak, vagy éppen olyan betegséggel vállalják az utat, amellyel mások testi épségét, életét veszélyeztetik. Minden légi fuvarozó jól felfogott érdeke, hogy ne történjen baleset, és ha történik, akkor az ne minősüljön az Egyezmény értelmében annak. Ha így alakul, akkor a nemzeti jog lesz az irányadó.

5. A nemzeti jog szerepe

Tekintettel arra, hogy a nemzetállamok a COVID-19 kezelés kapcsán azonnali – sokszor egymástól lényegesen eltérő – szabályokat hoztak, hoznak, így kérdésként merül fel, hogy a légifuvarozó kárfelelősségének a megállapításában a nemzeti jognak mennyiben van szerepe. Az Egyezmény legfőbb célja a nemzetközi légi fuvarozás egyes fontosabb szabályainak az egységesítése. Ezek a fontosabb nemzetközi magánjogi szabályok nem csupán kollíziós normaként viselkednek, hanem a jogviszony szempontjából irányadó jogot tartalmaznak, és részben utalnak vagy támaszkodnak a belső jogra. Az Egyezmény, így helyet hagy a nemzeti jognak, az esetjognak, de még az iparági IATA határozatoknak is, hiszen a jogalkotó nem tud és nem szabad minden szabályt egységbe foglalni. A belső jog alkalmazása így szükségszerű:

közvetlenül (például a hatáskör megállapításában, a jogi eljárások menetében, vagy akár a kárösszegek, határidők kiszámításában)⁷⁷ és közvetetten (például az Egyezmény a fontosabb fogalmakat nem definiálja, így azok pontos meghatározása és fogalmi elemeinek a tisztázása a nemzeti jogalkalmazás feladata maradt).

Itt fontos kiemelni, hogy nemzetközi szinten egységes kárfelelősségi szabályozás a főbb iparági szereplők: a nemzetközi repülőterek, a légi járműveket gyártók, a légiforgalmi irányító szolgálatok (ANSP) tekintetében nem jött létre, ezért ezeket a területeket érintő jogitákban a nemzeti jogszabályok az alkalmazandók. Ugyanakkor a légifuvarozók felelősségét az Egyezmény nemzetközi szinten szabályozza. Ha az Egyezmény valamilyen okból nem alkalmazandó, akkor rögtön a nemzeti jog nyer teret, de ekkor figyelemmel kell lenni az Egyezmény speciális és kiemelten fontos jogintézményére: a kizárólagosságra (29. cikk)⁷⁸. Az egymástól eltérő nemzeti jogrendszerekben a kizárólagosság biztosítja az Egyezmény elsődlegességét, annak átfogó érvényesülését.

A *Sidhu kontra British Airways* ügyben⁷⁹ a Kuala Lumpurból (KUL) Londonba (LHR) tartó légi járat tankolás miatt Kuvaiti (KVI) nemzetközi repülőterén leszállt. Az üzemanyag töltése közben iraki fegyveresek a repülőteret elfoglalták és az utasokat, valamint a személyzetet visszatartották. A járaton utazókat Bagdadba szállították, ahol őket egy hónapig fogva tartották. Később a fegyveresek elengedték a túszoikat, akik biztonságban hazatérhettek. A felperes utas a perben azzal érvelt, hogy a légitársaság háborús övezetben szállt le, és tudta vagy tudnia kellett volna, hogy a leszállás előtt 4 órával Irak megkezdte a háborús műveleteket. Az utast az egy hónapos bezártság alatt komoly lelki sérülések érték, amelyek testi sérüléshez vezettek. Az utas megbetegedett, ekcémás lett és sokat veszített súlyából, végül bírósághoz fordult. A bíróság azonban úgy ítélte meg, hogy az Egyezmény értelmében nem történt baleset. Így a fő kérdés nem az volt, hogy az Egyezmény rendelkezései alapján a lelki sérülés milyen körülmények között és mennyiben minősülhet balesetnek, hanem sokkal inkább arra keresete a bíróság a választ, hogy ha a légi fuvarozóval szemben a felperes keresete nem áll meg, akkor kivel szemben és milyen jog alapján – a valóban bekövetkezett kárainak a megtérítése céljából – tudja kárigényét az utas érvényesíteni.

A jogalkotó akarata egyértelmű: a légi fuvarozó kárfelelőssége legyen egységes és a nemzeti jogrendszerek felett állva kizárólagos. A jogalkalmazó ezzel elkerülheti a nemzeti jogrendszerekben rejlő konfliktusokat, megteremtve az egységes fellépés valódi lehetőségét. A kizárólagosság intézménye (*exclusive remedy*) azt a célt is szolgálja, hogy ahol a légi fuvarozóval szemben nincs jogérvényesítésre lehetőség, akkor a nemzeti jogrend által se nyerjen jogot a károsult személy arra, hogy a légitársaságot a nemzeti vagy bármilyen más szabályrendszer alapján perelje.⁸⁰ Azaz, ha a kereset az Egyezmény értelmében nem bírálható

⁷⁷ Az Egyezmény alábbi rendelkezései utalnak kifejezetten a nemzeti jogalkalmazásra:

- A joghatósággal rendelkező és egyben az ügyben eljáró bíróságnak a nemzeti joga szabályozza az eljárási kérdéseket (33. cikk 4. és 45. cikk).
- A kártérítés követelése iránti keresetet 2 éven belül lehet megindítani, és ezen időszak számítás módját annak a bíróságnak a nemzeti joga határozza meg, amely az ügyet birtokolja (35. cikk 2.).

⁷⁸ Utasok, poggyász és áru fuvarozása esetében bármely kártérítés iránti keresetet, akár a jelen Egyezmény, akár szerződés vagy szerződésen kívüli károkozás vagy bármilyen más alapozza meg, csak a jelen Egyezmény feltételei és az ebben meghatározott felelősségi határhoz képest lehet indítani, jogfenntartással abban a kérdésben, hogy kik a kereset indítására jogosult személyek, és melyek az ő vonatkozó jogaik. Montreali Egyezmény (1999). A követelések alapja, 29. cikk.

⁷⁹ *Sidhu v. British Airways*. Lloyd's Law Reports. 76. (1997) 2. 84. o.

⁸⁰ *EL AL Israel Airlines Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, US Court of Appeals for the Second Circuit, No. 97–475, 122 F. 3d, 1999.

el, akkor ugyanazon kereset mind a hazai, vagy más jogrendszerben sem álljon meg a légifuvarozóval szemben.

A bíróságok többsége szigorúan értelmezi ezt a szabályt és az elfogadott bírói gyakorlat szerint a légi fuvarozóval szembeni kártérítés lehetőségétől végleg elesik a károsult, ha jogalap hiányában igényét érvényesíteni az Egyezményben foglaltak alapján nem tudja. Ugyanakkor egyes helyeken – főként a dél-amerikai országokban – megengedően értelmezik az Egyezmény rendelkezését a kizárólagosságról, és kevésbé követik azt a gyakorlatban.⁸¹ A kizárólagosság mindemellett nem jelenti azt, hogy az utas jogérvényesítési lehetőség nélkül maradna önmagában csak azért, mert magától a légi fuvarozóktól egyáltalán nem követelhet kártérítést. A károkozó harmadik személlyel (általában másik utassal) szemben a károsultak saját jogukon polgári jogi vagy büntetőjogi keresetet indíthatnak a nemzeti jogrend szabályai szerint.

6. Összegzés

A koronavírusos-beteg vagy más vírussal fertőződött utas által más utasok megfertőzése önmagában nem minősül balesetnek. Ennek oka, hogy a fertőzés napjaink egyik legelterjedt kockázati tényezője, így az nem váratlan, szokatlan és előre nem látható esemény vagy történés. A megfertőződés része az életünknek, hiszen ki ne kapott volna el élete során például influenzát, vagy ne lett volna kitéve fertőző betegségnek. Sokszor a való életben sem tudjuk biztosan, illetve egyáltalán nem, hogy kitől kapja meg az ember a vírust, nemhogy a repülőgépen, egy olyan helyzetben, amikor tárgyak megérintésével is megfertőződhetünk. Így azt is nehéz bizonyítani, hogy egy vírussal fertőzött utas, más utast vagy a személyzetet a légi jármű fedélzetén vagy a ki- és beszállás során megfertőzött. Az utasokat utólag nem mindig könnyű megtalálni, a légi járművet alapos átvizsgálásra kivenni a forgalomból időigényes, maga az eljárás rengeteg erőfeszítést igényel (például a tuberkulózisnak a légi járművön történő terjedését vizsgáló esetben több mint 30 szakember, közel 8 hónapon át, 1200 órát dolgozott.)⁸²

Mégis lehetnek olyan helyzetek, amelyeket a bíró az Egyezmény szerint balesetként értékel és ezzel a légifuvarozó felelősségét megállapítja. Ehhez olyan ok-okozati összefüggés meglétére van szükség, amely a baleset bekövetkezése és a légi fuvarozó hanyag magatartása között áll fenn. Ilyen összefüggés lehet, ha:

- a légi fuvarozó nem utasítja vissza a beszállási művelet végzésekor a COVID-19 tüneteket mutató utast, vagy nem tesz elővigyázatosságból olyan lépéseket, hogy meggyőződjön arról, hogy az utas tünetmentes;
- a légi fuvarozó elmulasztja elkülöníteni a COVID-19 tüneteket mutató utast a fedélzeten vagy a már elkülönített utas esetében nem várja meg az orvosi segítség megérkezését a kiszállási művelet elkezdéséig;
- a légi fuvarozó a hitelt érdemlő bejelentés ellenére sem ellenőrzi az utasokat azon célból, hogy elkülönítse a fertőző utast;
- a légi jármű kabin légkondicionáló berendezése nem- vagy hibásan működik, vagy a légi jármű földi tartózkodásának ideje alatt a légkondicionálót [a földit, vagy a segédhajtóművet (APU)] szakszerűen nem kapcsolják be.⁸³

Nyilván, ha bizonyítást nyer, hogy az utas a légitársaság szolgáltatása közben kapta el a fertőzést és a személyzet, vagy a légi fuvarozó megbízottja az iparági előírásokat megszegve

⁸¹ WEGTER, Jorn J.: The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention. *Air and Space Law*, 31. (2006) 2. sz. 133–148. o.

⁸² Lásd: 11. 1

⁸³ COLES, Peter: COVID-19 Aviation: Liability implications arising from Coronavirus. Market Insight, Clyde&Co. Asia Pacific, 3 February, 2020. www.clydeco.com/en/insights/2020/02/coronavirus-2019

látta el a feladatát, akkor van esély arra, hogy a légitársaságot perelni lehessen. Ennek azonban nincs sok realitása, mert az üzletmenet megköveteli, hogy a járványok idején rendkívül szigorú szabályok mellett a légitársaságok, akár duplabiztosítással, mindent megtegyenek azért, hogy az utas higiéniai körülményei a beszállástól kezdve, egészen a kiszállás művelet végéig maximális maradjon.⁸⁴ Ennek a tevékenységnek ára van. Ez nyilvánvalóan drágulást idéz elő, amely többletköltsége végsősoron az utasok által lesznek megfizetve. A COVID-19 kihívás rengeteg anyagi terhet ró a szereplőkre (nemcsak az elmaradt haszon tekintetében), így kihívás elő állítja az államokat és a biztosító társaságokat is, hiszen rendezni kell a karanténban rekedt személyek (légiutasok) szállási, közlekedési, valamint egyéb – kiemelten a kórházi és ápolási – költségeit.

A világijárványként elterjedt fertőző betegségek, kiemelten a COVID-19 betegség még szorosabban fűzik az iparági szereplők⁸⁵, azok közül is leginkább a légitársaságok, a repülőterek, és a földi kiszolgálók együttműködését. Az új szabályozás legalább olyan szigorú lesz, teljesen átformálva az eddigi utazási szokásokat, mint a szeptember 11-e után bevezetett számtalan légitársaság-védelmi követelmény volt. Bár a repülésbiztonság és légitársaság-védelem szabályrendszere hosszú időn át fejlődött és formálódott, most egy ismert, de nem rendezett területet kell átfogóan szabályozni, figyelemmel a változó és egymástól eltérő nemzeti szabályokra. A nemzeti szintű jogszabályok mellett nagyon fontos szerepe van a nemzetközi szervezetek által meghatározott és egyben megkövetelt, a nemzeti légügyi hatóság által jóváhagyott eljárásoknak. A bizalom megtartása állandó odafigyelést igényel majd, így az még több adminisztrációval, engedélyezési folyamattal, hatósági felügyelettel párosul és az utazást zártabbá teszi. Az új – az emberi érintkezéseket minimalizáló – utazási követelmények, úgymint az utazás minden szakaszában a távolságtartás biztosítása és betarttatása, az utasok rendszerszintű ellenőrzése, ha szükséges elkülönítése, a modern technika (biometrikus arcfelismerő rendszerek, a retina szkennelésen alapuló eljárások) alkalmazása, az egységes tesztelés bevezetése, mind-mind végsősoron a légi fuvarozó felelősségét csökkentik.

Tekintettel arra a tényre, hogy a vírusok gyors és hatékony terjesztésében a légi fuvarozóknak felelős szerepe van, valamint, hogy az utas sokszor saját érdekeit előtérbe helyezve általában nem valósan ítéli meg, vagy nem törődik egészségi állapotával, szükséges a nemzetközi szervezetek ajánlásain túl az iparági szereplőknek együttműködve egy új nemzetközileg elfogadott, az utas egészségi állapotát felmérő, annak kockázatait értékelni képes tesztrendszer bevezetése. Ez az utazást megelőző vizsgálati rendszer két lépcsőből állna: egy előzetes, az utas által szolgáltatott – egységes követelményekre épülő – egészségügyi tanúsítvány bemutatását, valamint a repülőterre érkezéskor közvetlenül a beszállási műveletet megelőző orvosi tesztelési műveleten történő gyors és hatékony vizsgálatot. Ha minden szigorú nemzetközi követelmény, ellenőrzés és a belső szabályokban foglaltak ellenére a légi fuvarozó vagy megbízottjainak felróható magatartása következtében a fertőző beteg bizonyítottan feljut a fedélzetre és ott más utast megfertőz, vagy akár a jelenlétével veszélyezteti más utas testi épségét, életét, ez a körülmény a légi fuvarozó kárfelelősségét megalapozza.

⁸⁴ Az IATA szerint a fertőzések fedélzeten történő elterjedése tekintetében a repülés az egyik legbiztonságosabb közlekedési mód. IATA Guidance for Cabin Operations During and Post Pandemic. Edition 3. 5 June, 2020. 1-35. o.

⁸⁵ A polgári légi közlekedés legfontosabb iparági szereplői a légitársaságok, a repülőterek és a légiforgalmi irányító szolgálatok, továbbá az államok, a repülőgépgyártók és az utazási és szállítványozási szolgáltatók, végül, de nem utolsósorban pedig maguk az utasok. A repülési tevékenység ellátásában fontos szerepe van a biztosítótársaságoknak, a repülőgéplízing-cégeknek és a földi kiszolgálást végző vállalkozásoknak. SHEARMAN, Philip: Air Transport Strategic Issues in Planning & Development. London, 1992. 7. o.

A légi közlekedés fokozott veszéllyel járó tevékenység, a földön és levegőben egyaránt, az üzemelés minden folyamatában. Ha a fokozott veszéllyel járó tevékenységet gondatlanul, hanyag módon végzik, akkor előre látni lehet, hogy abból baleset és ezzel összefüggésben jelentős kár származhat. Akár csekély hiba megléte is aránytalanul súlyos következményekkel járhat. Ennek ellenére – ösztársadalmi és nemzetgazdasági jelentősége miatt – e tevékenységek végzését minden kockázat és minden tragédia ellenére megtiltani nem lehet. Már a rómaiak is tudták: „hajózni szükséges, élni nem!”.⁸⁶ A mondás ma is igaz, a világ mit sem változott.

⁸⁶ Plutarkhosz görög életrajzíró jegyezte fel Pompeius Magnus római hadvezér (Kr. e. 106–48) szállóigévé vált mondatát: *Navigare necesse est, vivere non est necesse*. A hadvezér azokhoz a hajósokhoz szólt, akik a búza kirakodása után nem akartak a szicíliai kikötőből kievezni a viharos tengerre. Az igazi hivatás az iránta tanúsított alázaton és tiszteleten túl emberfeletti áldozatokat is kíván (például az orvos elmegy a ragályos beteget meggyógyítani). BÁNK József (szerk.): *3500 latin bölcsesség*. Budapest, 1993. 205. o.

© Sipos Attila

MTA Law Working Papers

Kiadó: MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont

Székhely: 1097 Budapest, Tóth Kálmán utca 4.

Felelős kiadó: Boda Zsolt főigazgató

Felelős szerkesztő: Körtvélyesi Zsolt

Szerkesztőség: Hoffmann Tamás, Kecskés Gábor, Szilágyi Emese

Honlap: <http://jog.tk.mta.hu/mtalwp>

E-mail: mta.law-wp@tk.mta.hu

ISSN 2064-4515