

Pfv.IV.21.734/2012/8.szám

A Kúria a dr. Kovács Kázmér ügyvéd által képviselt felperesnek a dr. Kőhegyi György ügyvéd által képviselt alperes ellen kártérítés iránt a Fővárosi Bíróság előtt 40.P.21.946/2009. számon megindított és a Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.21.787/2011/5. számú jogerős ítéletével befejezett perében, amely perbe az alperes pernyertessége érdekében a Kelemenné dr. Vízi Klára jogtanácsos által képviselt .. beavatkozott, az alperes által 5. sorszám alatt benyújtott felülvizsgálati kérelem folytán tartott tárgyaláson meghozta a következő

k ö z b e n s ő í t é l e t e t :

A Kúria a jogerős közbenső ítéletet hatályában fenntartja.

Kötelezi az alperest és a beavatkozót, hogy 15 napon belül fizessenek meg a felperesnek személyenként 15.000 (tizenötezer) forint felülvizsgálati eljárási költséget.

Ez ellen a közbenső ítélet ellen felülvizsgálatnak nincs helye.

I n d o k o l á s

A jogerős közbenső ítélet megállapította, hogy az alperes köteles megtéríteni a felperes .. lajstromjelű repülőgép 2001. június 14. napján bekövetkezett balesetével okozati összefüggésben álló kárait.

A megállapított tényállás szerint a felperes házastársa 2001. június 14-én a .. lajstromjelű, Cessna T210K típusú repülőgépen utazott. A repülőgép egy viharfelhőn haladt át, amikor az időjárás miatt kialakult légköri változás következtében letört a gép egyik szárnya és a repülőgép lezuhant. A felperes házastársa a balesetben az életét vesztette. A repülőgép üzemeltetője az alperes volt. Az alperessel kötött felelősségbiztosítási szerződés alapján az

alperes oldalán beavatkozó biztosító 2002. július 19-én 4.000.000 forint kártérítést megfizetett a felperesnek.

A felperes a házastársa halála miatt bekövetkezett kárainak megtérítése címén az alperes 3.000.000 forint nem vagyoni kára és annak kamata, valamint 2001. július 14-étől havonta 2.000.000 forint jövedelempótló járadék megfizetésére kötelezését kérte. Kereseti álláspontja szerint az alperes a fokozott veszéllyel járó tevékenysége körében a Ptk. 345. § (1) bekezdése alapján vétkességre tekintet nélkül felelős a légi jármű üzemeltetésével okozott károkért. A szélsőséges időjárási viszonyok nem tekinthetők a légi közlekedés, mint veszélyes üzem körén kívül eső oknak, ezért az alperes a rendkívüli időjárási viszonyokra hivatkozással nem mentheti ki magát a felelősség alól.

Az alperes a kereset elutasítását indítványozta. Azzal védekezett, hogy a balesetet az időjárás és a légkör váratlan, előre fel nem ismerhető változásai és jelenségei idézték elő, amely a légi közlekedés, mint fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső, elháríthatatlan oknak minősül.

A jogerős közbenső ítélet indokolása szerint a légi közlekedés fokozott veszéllyel járó tevékenység. A légi közlekedés a légtérben zajlik, a repülőgép a közlekedése során szoros kapcsolatban áll a járművet körülvevő légtérrel. A légtér jellemzőit az időjárás határozza meg. A légkör, mint az a közeg, amelyben a légi jármű mozog és halad, valamint az időjárás, mint a légkör tulajdonságait közvetlenül és meghatározó módon befolyásoló tényező, annak kiszámíthatatlanságával, előre nem látható, hirtelen változásaival együtt tartoznak bele a légi közlekedés, mint fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe. Ebbe a körbe beletartoznak az emberek számára, az adott helyzetben általában elvárható gondossággal, előre fel nem ismerhető, ki nem számítható változások is, mert az időjárás-változás előre nem láthatósága, kiszámíthatatlansága, a légi közlekedés köztudomású többletkockázata. Ezért sem az időjárás-változás mértéke, sem a változás előre felismerhetősége szerint nem lehet különbséget tenni aszerint, hogy melyik változás tartozik még a fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe és melyik nem. Annak, hogy az időjárás és a légkör változásai az adott helyzetben előre láthatóak voltak-e és az alperes, illetve a pilóta az időjárás-változás hátrányos következményeinek elkerülése érdekében úgy jártak-e el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, illetve az üzemeltető a repülőgép karbantartása, felkészítése során, illetve a pilóta a repülés során sértett-e légi közlekedésre vonatkozó szabályt, a kártérítés általános szabályai szerint, a vétkesség szempontjából lenne jelentősége. Miután azonban az alperesnek a Ptk. 345. § (1) bekezdése alapján fennálló kártérítési felelőssége a vétkességtől független, a kártérítési felelőssége pedig megállapítható, szükségtelen állást foglalni

abban a kérdésben, hogy az alperes vagy a pilóta sértett-e a légi közlekedésre vonatkozó szabályt.

A jogerős közbenső ítélet ellen az alperes nyújtott be felülvizsgálati kérelmet, annak hatályon kívül helyezése és tartalma szerint a keresetet elutasító első fokú ítélet helybenhagyását kérve. Felülvizsgálati álláspontja szerint a jogerős közbenső ítélet a Ptk. 345. § (1) bekezdésében foglaltakat megsértve állapította meg a kártérítési felelősségét és jogszabályt sértve mellőzte az indokolásában a lényeges peradatokat is. A perben kirendelt igazságügyi szakértő ugyanis egyértelműen megállapította, hogy a kár oka olyan légköri jelenség volt, amelyet elhárítani nem lehetett. A zivatarzóna elkerülésére pedig a megfelelő meteorológiai információk hiányában nem volt mód, mivel az időjárási elemek szokásostól eltérő viselkedéséről a repülőgép vezetője sem földi, sem légi tájékoztatást nem kaphatott. Az ilyen légköri jelenségeket a repülésbiztonság is vis maiornak tekinti, amely a veszélyes üzem működési körén kívül esik. A szakértő elfogadta a büntetőeljárásban készült szakvélemény azon megállapítását is, mely szerint az időjárás nem az előzetes információk szerint és nem a megszokott formában alakult, az extrém és rendkívüli légmozgások csak utólagos meteorológiai elemzések alapján voltak megállapíthatók és kiszámíthatók. A jogerős közbenső ítélet mérlegelése kirívóan okszerűtlen is, mert indokolatlanul kiterjeszti a veszélyes üzem objektív felelősségének terjedelmét.

A felperes a jogerős közbenső ítélet hatályában való fenntartását kérte. Hangsúlyozta, hogy a perben kirendelt szakértő a repülőgép vezetőjének a katasztrófa bekövetkezésében való vétlenségének tulajdonított elsősorban jelentőséget, amely a perbeli jogvitában irreleváns, mert a repülőgép üzemeltetőjének objektív felelősségének körén kívül esik. Azt pedig a szakértő is megállapította, hogy a viharos időjárás a repülést befolyásoló kockázat, melynek kezelése a repüléssel együtt jár. A szakértő ugyanakkor kérdésre nem jelölt meg olyan adatot, amely a repülőgép üzemeltetésének a kockázati körén kívül esik és önmagában is a perbeli balesethez vezetett. Az ítélezési gyakorlat szerint a fokozott veszéllyel járó tevékenységből eredő kár elháríthatatlanságának objektívnek kell lennie. Az adott esetben a kár többféle módon is elhárítható lett volna. A szakértői vélemény megállapítja ugyanis, hogy a repülőgép nem rendelkezett a meteorológiai helyzet felismerésére alkalmas fedélzeti műszerekkel. Ebből pedig az következik, hogy az üzembentartó nem tett meg minden lehetséges műszaki intézkedést egy esetleges baleset megelőzése érdekében, holott a technikai fejlettség szintjén erre lehetőség lett volna. Ettől függetlenül a baleset azáltal is elhárítható lett volna, ha észlelve az időjárási körülményeket, a pilóta nem repül be a zivatarfelhőbe, hanem visszafordul vagy kényszerleszállást hajt végre. Az alperes téves álláspontjával szemben pedig a

veszélyes üzem felelősségének terjedelmét a műszaki fejlődés és a technika szintje is meghatározza.

Alperesi beavatkozó csatlakozva az alperes felülvizsgálati kérelméhez a jogerős közbenső ítélet hatályon kívül helyezését és tartalma szerint a keresetet elutasító első fokú ítélet helybenhagyását kérte. Érvelése szerint a jogerős ítélet téves álláspontjával szemben az időjárás minden esetben a veszélyes üzemi tevékenység körén kívül eső külső körülménynek tekinthető és a veszélyes üzemi felelősség szempontjából az elháríthatatlanság körében szükséges az időjárási körülmények értékelése. A perben kirendelt szakértő pedig egyértelműen megállapította, hogy a káresemény oka olyan időjárási jelenség volt, amelyet elhárítani nem lehetett. A repülőgépen a felperes által hiányolt fedélzeti radar és berendezések elhelyezését jogszabály nem írja elő, mert a légi üzemeltetési utasítás tiltja a viharfelhőbe repülést. Ebből következően a repülés megkezdése előtt kell meggyőződni a meteorológiai adatok alapján, hogy az út során sor kerülhet-e viharzóna keresztezésére. Az időjárási körülményeket pedig a felszállás előtt megfelelően értékelték. A szakvélemény is alátámasztja azt, hogy a balesetet okozó időjárási jelenségek véletlenszerűen léptek fel és csak a meteorológiai adatok utólagos elemzésével kerültek megállapításra.

A felülvizsgálati kérelem az alábbiak szerint alaptalan.

A Ptk. 345. § (1) bekezdése szerint a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytató akkor mentesül a veszélyes üzem működéséből eredő kárfelelősség alól, ha a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.

A jogerős közbenső ítélet az alperes kártérítő felelősségét a fenti rendelkezés alapján azért állapította meg, mert megítélése szerint az alperes a kárfelelősség alól a működési körön kívül eső ok (vis maior) bizonyításával nem mentette ki magát. A közbenső ítélet jogi álláspontja szerint a légi közlekedés természetes közege a levegő, annak minden körülményével és feltételeivel együtt, azaz a légtér, a levegő a működési körbe eső körülmény. A légkör alapvető része az időjárás, amelynek változásai esetenként kiszámíthatatlanok. Ettől függetlenül az időjárás kiszámíthatatlanságával esetleg előre nem látható hirtelen változásaival együtt bele tartozik a légi közlekedés, mint fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe, még azok a változások is, amelyek az általában elvárható gondosság mellett sem ismerhetők fel vagy számíthatók ki. Az időjárás változás mértéke és a változás előre felismerhetősége szerint tehát nem lehet különbséget tenni abban, hogy melyik változás tartozik még a fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe és melyik nem. Tartalmilag tehát a jogerős közbenső ítélet nem látott lehetőséget a vis maior megállapítására, mert álláspontja szerint a légköri

változások bármilyen szélsőségesek és előre láthatatlanok, a fokozott veszéllyel járó tevékenység működési körébe tartoznak. Ebből az is következik, hogy a légi jármű esetében a kimentésre a működési körön kívül eső elháríthatatlan okra, így a vis maiorra való hivatkozással eleve nincs lehetőség.

A Kúria megítélése szerint a jogerős közbenső ítéletnek ez az álláspontja ugyan téves, ettől függetlenül is azonban érdemben helyesen állapította meg az alperes kártérítő felelősségét.

Nem kétséges, hogy minden közlekedési eszköz a maga közegében mozog. A repülő a légtérben, a hajó a vízen, a vonat a síneken, stb. Ez a közeg minden egyes veszélyes üzemi tevékenységnek minősülő közlekedési eszköznél, természetesen normális körülmények között, a működési körbe tartozik. Vitathatatlanul lehetnek azonban ebben a közegben olyan, az általános működési kört meghaladó változások, amelyek a szokásos mértékű és kockázatú változásokat meghaladják, azaz már ellenállhatatlan erőként, a működési körön kívül álló feltételként befolyásolják a közlekedést. A légkör természetes velejárója az esetleges és előre nem látható, hirtelen változás, ugyanúgy, mint adott esetben a tengeri közlekedésnél a vihar, vagy a vasúti közlekedésnél a sín meghibásodása. Önmagában ez a légköri jelenség valóban a működési körbe tartozik. Egyes esetekben azonban megállapítható, hogy az általános és a kiszámítható kockázati körbe tartozó közegváltozás olyan mértékű, amely a mennyiségi változás eredményeként már minőségi változást idéz elő, azaz olyan változás következik be a működési közegben, amely már kívül esik a normál működési kör területén. Aligha vitatható, hogy egy általános erejű vihar miatt elsüllyedt hajó vis maiorra hivatkozással nem mentheti ki magát. Azonban egy földrengés eredményeként bekövetkezett szökőár már a normál működési körön kívül eső olyan ok, amely a vis maior megállapítását, ha az egyéb feltételek is fennállnak, lehetővé teszi. Ugyanígy önmagában pl. a sín eltörése vagy a közút megrepedése a működési körbe tartozó normális jelenség, amely ha balesetet okoz, nem ad alapot vis maior megállapítására. Azonban, ha valami rendkívüli természeti esemény következtében következik be a sín eltörése, vagy pl. a földrengés következtében bekövetkező közút rongálódás, nyilvánvaló, hogy az a működési kört meghaladó károsító tényező, amely nem hagyható figyelmen kívül a felelősség megállapításánál. Önmagában azon az alapon tehát, hogy az előre nem észlelhető, esetleg váratlanul fellépő légköri jelenség (vihar) a légi közlekedés természetes velejárója, azt megállapítani, hogy a perbeli baleset során a vihar nem minősült vis maiornak, nem lehet. Nyilvánvaló és a perben kirendelt szakértő véleménye is alátámasztja, hogy a perbeli repülőgép olyan rendkívüli időjárási körülményekbe került, amely a normál és előre számítható vihar mértékét lényegesen meghaladta. A villámcsapás lehetősége ugyanis kizárható, azaz a szél és a turbulencia mértéke volt olyan, amely letörte a repülőgép szárnyát.

Ilyen rendkívüli erejű vihar, amely fizikailag is megrongálja a légi járművet, már meghaladja az átlagos működési kört, azaz a működési körön kívül esik. Miután arra vonatkozó adat nem merült fel, hogy a rongálódást a repülőgép műszaki állapota idézte elő, csak az a következtetés vonható le, hogy a rendkívüli erejű vihar okozta a légi jármű sérülését és a balesetet.

Ezért a Ptk. 345. § (1) bekezdésének kimentési szabálya alapján azt kellett vizsgálni, hogy bár a balesetet a veszélyes üzem működési körén kívül eső ok idézte elő, az elháríthatatlan volt-e. Ezt az alperes nem bizonyította. A rendelkezésre álló adatokból megállapítható, hogy a pilótának volt információja arról a tervezett útvonalon kialakult vihargócra, amely miatt az indulást el is halasztotta. Nincs ugyanakkor adat arra, hogy olyan információt kapott volna, amely a veszélyforrás teljes megszűnéséről tájékoztatta, azaz kockázatvállalás nélkül megkezdhette a repülést. Emellett az is tény, hogy a perbeli kisgép nem rendelkezett olyan technikai eszközökkel, amelyek már a légtérben a pilóta számára a repülés biztonságát veszélyeztető körülményeket felismerhetővé tették volna. Ebből az következik, hogy a pilóta újabb biztonságot jelentő információ nélkül, a kockázat tudatában kezdte meg a repülést, jóllehet tudta, hogy menet közben a szükséges műszaki felszereltség (radar, zivatartevékenység észlelésére alkalmas fedélzeti berendezés) hiányában nem fogja tudni felismerni a repülés biztonságát veszélyeztető esetleges rendkívüli időjárási viszonyokat. Ebből az következik, hogy kellő előrelátással vagy megfelelő technikai felszereltséggel a veszély felismerhető lett volna és a baleset elhárítható lett volna akár a repülés további elhalasztásával, akár a veszélyforrás repülés közbeni felismerése után visszafordulással vagy kényszerleszállással. A rendkívüli időjárási körülmények az adott esetben ugyan kívül estek a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén, azonban nem voltak elháríthatatlanok. Elháríthatatlannak kizárólag az az ok tekinthető, amely a technika, a tudomány és az ismeretek adott szintje mellett, fizikailag objektíve elháríthatatlan. Erről a mai fejlett légi közlekedési viszonyok között nyilvánvalóan nem lehet szó. Nincs annak jelentősége, hogy kötelező jogszabályi előírás vonatkozott-e a perbeli kisgép műszaki felszereltségére és azoknak maradéktalanul megfelelt-e a gép, mert, ha ilyen előírást ugyan nem is szegett meg az üzemeltető, az nem állítható, hogy magasabb technikai felszereltséggel rendelkező gép vezetője a bekövetkezett balesetet okozó helyzetet nem ismerhette volna fel és nem háríthatta volna el. Az objektív elháríthatatlanság hiányában tehát a Ptk. 345. § (1) bekezdés második mondata alapján az alperes kimentését nem lehetett elfogadni.

Ennek megfelelően a Kúria a jogerős közbenső ítéletet a Pp. 275. § (3) bekezdése alapján hatályában fenntartotta és az alperest,

*továbbá a beavatkozót a Pp. 78. § (1) bekezdése alapján kötelezte a felperes jogi képviseletével felmerült és a 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (3) és (5) bekezdései szerint megállapított felülvizsgálati eljárási költségének a megtérítésére.*

*Miután az alperes a tárgyi illetékfeljegyzési jog ellenére a közbenső ítélet elleni felülvizsgálati eljárás illetékét lerótt, a 6/1986. (VI. 26.) IM rendelet 13. § (2) bekezdése alapján terhén maradó illeték viseléséről rendelkezni nem kellett.*

*Budapest, 2013. április 17.*

*Dr. Mészáros Mátyás sk. a tanács elnöke, Dr. Kovács Zsuzsanna sk. előadó bíró, Dr. Baka András sk. bíró*

*A kiadmány hitelül:*

*Vné*

*tisztviselő*