



**Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Szent István Campus
Turizmus-vendéglátás Szak**

**Légitársaságok felelőssége az utasokat ért vagyoni
károkért**

Belső konzulens: Dr. Csegődi Tibor László
Tanársegéd

Készítette: Szabó Noémi
ZB36C7
nappali tagozat

Intézet: Agrár- és Élelmiszergazdasági Intézet

**Budai Campus
2023**

Szakedolgozatom a légitársaságok felelősségével foglalkozott az utast ért vagyoni károk esetét vizsgálva. Munkám során szembesülnöm kellett azzal, hogy bár a légi közlekedés igen nagy kihasználtsággal működik és folyamatosan fejlődő közlekedési ágazat, de a kárfelelősséggel kapcsolatos szakirodalom jelenleg még nem igazán részletes; így az utasok tényleges magatartását tekintve saját kutatási felmérésemre kellett támaszkodnom, melynek eredményének kiértékeléséhez segítségül hívtam az Európai Számvevőszék által készített statisztikai utasfelmérés eredményeit, illetve az általam készített szakmai interjút is Dr. Sipos Attilával.

A légitársaságok felelőssége, mint témaválasztás számomra kézenfekvőnek tűnt, hiszen a turizmus-vendéglátás képzés területén belül a jogi kérdések kutatása és megválaszolása általánosságban nem a leghangsúlyosabb elem. Éppen emiatt egyfajta kihívást jelentett számomra a téma feldolgozása. Szakedolgozatom célja volt megismerni a légi közlekedés során irányadó kárfelelősségi rendszert, amely alapján az utasok fellelhetnek kárigényük érvényesítése érdekében. Ám mindez magában hordozta azt a célt is, hogy választ kapjak azon kérdésre, hogy a repülésben résztvevő utasok mennyire ismerik vagy éppen nem ismerik az őket megillető jogosultságokat, a kárigényük érvényesítésének helyét és módját.

A téma vizsgálatához elsődlegesen a szakirodalom feldolgozása állt rendelkezésemre. Ezen a ponton a légi közlekedés általános helyzetét kellett kiemelni, hiszen a Covid-19 járvány óta ismételten folyamatosan bővül az ágazat, az emberek egyre többet utaznak, egyre nagyobb az igény a repülésre és ezáltal a káresemények számának növekedése sem kerülhető el; mivel amennyiben egy adott repülőtérre több járat indul, ám a reptéri személyzet száma nem nő, sokkal nagyobb esély van a járatkésések kialakulására is. A kárfelelősség szabályait alapvetően egy nemzetközi egyezményben szükséges keresni. A repülés országokon átívelő jellegéből adódik, hogy egységes nemzetközi szabályozásra van szükség. Ezt a szabályozást a Montreáli Egyezmény testesíti meg, amely a légi fuvarozók felelősségéről szól (1999.) és amelyet jogharmonizáció során Magyarországon a 2005. évi VII. törvényben hirdettek ki.

A szakirodalom áttekintése után elkezdhettem elkészíteni a saját vizsgálatomat. Elsődleges módszerként a kérdőíves felmérést választottam. Mindezt azért tartottam szükségesnek, hogy segítségével választ kaphassak arra, hogy mennyire tudatosak az utasok az őket megillető jogokkal kapcsolatban, továbbá láthassam, hogy milyen mértékben érte őket káresemény. Mennyire voltak tisztában a jogosultságaikkal, illetve milyen arányban próbálták meg érvényesíteni az őket megillető kárigényt és amennyiben nem próbálták meg, annak mi volt az

oka. A kérdőíves felmérésen túl két szakmai interjút készítettem, melynek válaszait igyekeztem segítségül hívni a kutatás eredményeivel összhangban az általam állított hipotézisek igazolása vagy megcáfolása érdekében.

A szakdolgozatomban vizsgált hipotézisek közül az első arra vonatkozott, hogy a magyar utasok leggyakrabban üdülési céllal veszik igénybe a légitársaságok szolgáltatásait, általában az Európai Unió területén belül. A hipotézis mindkét állítása igazolásra került kutatásom során; hiszen a kérdőíves felmérés adatai alapján a kitöltők 78 %-a jelölte meg a nyaralás, városlátogatás céljából történő utazást, ez a szám azért lett ennyire „alacsony”, mert ennél a kérdésnél több válasz lehetőséget is meg lehetett jelölni, de valójában a 201 válaszból 190 nyilatkozott úgy, hogy üdülési céllal utazik (ami közel 95 %-át jelenti a válaszadóknak). (5. számú ábra) A felmérés az úticélra is rákérdeztem, amely alapján kijelenthető, hogy a kitöltők 73 %-a csak Európán belül utazik, további 23 %-nak az úticéljai között Európán belüli és kívüli úticél is megtalálható; de ezzel igazolható volt az is, hogy a magyarok általában Európán belül utaznak.

A soron következő felvetésem az volt, hogy az utasok általában nincsenek tisztában az őket megillető jogokkal és a légiutazást szolgáltatók felelősségével az őket ért vagyoni károk vonatkozásában. Ezen állításaim is igazolást nyertek, hiszen a statisztikai felmérésem eredménye is alátámasztja, hogy az utasok 63 %-a nyilatkozta azt, hogy saját bevallása alapján egyáltalán nem, vagy csak kevésbé ismeri a légi utazás során őt megillető jogosultságokat. Arra vonatkozóan, hogy a kárfelelősségi szabályokat ismerik-e pontos választ nem tudtam adni, ám abból, hogy általában a jogosultságaikkal sem ismerik, arra tudok következtetni, hogy az ezzel összefüggő kárfelelősségi szabályokat sem ismerhetik, hiszen azok ismerete sokkal mélyebb tudást kíván meg; ellenben egyértelműen igazolni vagy cáfolni az állítás ezen részét nem tudom.

Kutatásom során fontos kérdéskör volt még annak vizsgálata, hogy az utasok a káreseményt megelőzően nem tudják, hogy honnan tájékozódjanak az utazásuk során felmerülő káreseménnyel kapcsolatos kárfelelősségi szabályokról. Ezen állítás is igazolást nyert, melyet szintén az interjú (3. számú melléklet) és a statisztikai felmérés eredményeként tudok bizonyítani. Ennek eredményeként igazolást nyert az a mostanra már tény is, hogy az utasok általában egy káresemény bekövetkezése után próbálnak meg tájékozódni azzal kapcsolatban, hogy hol és hogyan léphetnek fel a légi fuvarozóval szemben. Statisztikai felmérésemből kiolvasható volt továbbá, hogy a válaszadók 48 %-a jelölte meg azon válaszlehetőségek

egyikét, miszerint kárigényét amiatt nem érvényesítette, mert nem tudta, hogy mire jogosult vagy azért nem érvényesítette, mert nem ismerte az igényérvényesítés módját. Eredményeimmel ezen hipotézisek igazolásakor összhangban voltak a készített interjúból kinyert információk, illetve az Európa Számvevőszék 30/2018. sz. különjelentésének eredményei is.

Végül annak a kérdésnek vizsgálatára kellett még kitérnem, hogy a legtöbb esetben poggyászsok sérüléséből erednek-e az utasokat érő károk. Ezt a hipotézist meg kellett cáfolnom, amelyet a statisztikai felmérésem alapján tettem meg, hiszen a válaszadók csupán 33 %-a nyilatkozott úgy, hogy poggyászsérülésből keletkezett az őt ért kár, míg 48 %-os eredménnyel a leggyakrabban járatkésésből eredő károk érték az utasokat. (12. számú ábra) A továbbiakban meg kellett cáfolnom azt az állítást is, miszerint a poggyászkárokból következően merülne fel a legnagyobb mértékű kárigénye az utasoknak a légifuvarozókkal szemben. Ennek oka, hogy míg a poggyászkárok esetén a légifuvarozó felelőssége 1.000 SDR-ben van maximalizálva, addig ez a járatkésésekből eredő károk esetében 4.150 SDR, ami meghaladja a poggyászkárok esetén maximálisan elérhető kártérítés mértékének háromszorosát is. Éppen ezért, illetve a nagyobb számú járatkésésből eredő károk miatt nem lehetséges, hogy a poggyászkárokból eredően nagyobb kárigénnyel éljenek az utasok a légitársaságokkal szemben.

Kutatásom alapján arra a következtetésre jutottam, hogy a kifejtett problémákra megoldást jelenthet az utasok szélesebb körben történő tájékoztatása. Mindez állami beavatkozással lehetne elősegíthető, olyan szigorúbb szabályok megalkotásával, amely biztosítja az utasok számára azt, hogy a légitársaságok tájékoztassák őket felmerült kárigényük érvényesítésének helyéről és módjáról. Továbbá lehetőség szerint előzetes tudatosságra kellene edukálni az utasokat az őket megillető utasjogokkal kapcsolatban. Ezek eredményeként feltehetően többen kísérelnék meg kárigényük érvényesítését is azon károkra, amelyekre a káreseményből következően jogosultak is a légifuvarozóval szemben.

A légitársaságok felelősségének vizsgálata körében a későbbiekben célszerű lenne kitérni az utasokat érintő nem vagyoni jellegű károkra is. Ezek között kifejezetten az utas halálából, testi sérüléséből, illetve a balesetektől eredő károkra gondolok. Ebben a körben fontos lenne vizsgálni a baleset fogalmát, hiszen ez a fogalom pontosan nincsen meghatározva a Montreáli Egyezményben, amely ezen kérdéskör vizsgálatának esetén is irányadó maradna. A további vizsgálatok során össze kellene vetni a vagyoni és nem vagyoni jellegű károk bekövetkezésének gyakoriságát, illetve azok mértékét. Ezenfelül érdekes kérdés lehet mér az, hogy az utasok

vélekedése az ilyen nem vagyoni jellegű károkhoz kapcsolódóan mennyiben változik a vagyoni jellegű károkkal szemben.