



Pázmány Law Working Papers
2012/8

Auer Ádám

A légi személyszállítás felelősségi rendelkezései

Pázmány Péter Katolikus Egyetem /
Pázmány Péter Catholic University Budapest
<http://www.plwp.jak.ppke.hu/>

A légi személyszállítás felelősségi rendelkezései

Bevezető gondolatok

Az utóbbi másfél évszázad vívmányai ma már meghatározzák a hétköznapi ember mindennapjait. A XXI. században a motorizáció előretörése és a technika fejlődése eredményeként a közlekedés jelentős mértékben modernizálódott: lehetőség van közúton, vasúton, vízen és a levegőben is közlekedni, és napjainkban már a nemzeti határok átlépése, más kontinensek megközelítése is kevesebb gonddal jár. Ez kétségkívül új helyzet elé állítja a mai kor utasait, de akár a jogalkotót is. Az utas nehéz helyzetbe kerül, hiszen nincs a klasszikusan mellérendelt szerződéses pozícióban. Ezen részben a fogyasztóvédelem eszköztára segíthet, természetesen elkerülve azt, hogy a légi fuvarozó kerüljön indokolatlanul hátrányos helyzetbe. Jogalkotási nehézség, hogy ma már az utazás nem tekinthető nemzeti vagy tagállami kérdésnek, hanem egy több szinten tagolt, nemzetközi piacokon tevékenykedő gazdasági társaságok által végzett szolgáltató iparban kell megtalálnia helyes szerepét. Ehhez szorosan kapcsolódó kérdés, hogy a magánjog lehet-e egyáltalán egy ilyen közegben előremutató jellegű? A teoretikus kérdés árnyalandozó további jogtechnikai problémákkal: például: a szükségszerűen több állam közötti együttműködés során mennyiben lehet figyelembe venni az adott ország saját, jogi hagyományait, joggyakorlatát? A mai légi személyszállítási szerződés magán hordoz számos olyan jellemzőt, amely a klasszikus magánjog elveit teszi ki a legújabb kor próbáinak: egyik szerződéses pozícióban fogyasztó áll; ténylegesen nincsenek egyedileg tárgyalt olyan szerződési feltételek, amelyek a felek jogainak és kötelezettségeinek tartalmát érintenék; üzletszabályzatok alkalmazása; határon átnyúló jogviták, etc.

A jog ezen kérdései egyértelműen gazdasági töltetűek, ezek világosan kirajzolódnak a kártelepítési szempontok szabályozásánál. Hogyan érvényesül a felelősség ebben a szituációban? A légi fuvarozó kártérítési kötelezettsége rendszerint egyszerre több személlyel áll szemben: ha a járat késik, akkor minden utas késik, azaz milyen szempontok alapján tudjuk egyediesíteni a jogviszonyt? A járaton egyszerre több száz utas is utazhat, a késés minden egyes személyre eltérő hatással lehet. Meg kell-e, és ha gazdaságilag nézzük meg lehet-e téríteni minden utasnak a kárát? Ha nem lehet megtéríteni, akkor az egyénre vetítve sérül a teljes kártérítés elve. Milyen funkciója lesz a felelősségnek ebben az esetben? Ha lehetőség van arra, hogy a légi személyszállító kimentse magát a helytállás alól, akkor ebben tudunk-e objektív támpontokat találni? Ezen kérdések eldöntésekor a hatályos rendelkezések hogyan illeszkednek bele a jogtörténetileg ismert kárelosztási rendszerekbe? A gazdasági szempontú elemzéshez véleményünk szerint ezek a kérdések jelentik a szempontokat: azaz kit terhel felelősség, milyen esetekben mentesül ez alól, ezeknek behatárolhatónak és üzletileg kidolgozottnak kell lennie. A mai tömegforgalom gazdasága ugyanis a bizonytalan eseményeket is képes „beárazni”, ennek viszont komoly keresleti hatásai lehetnek. További kérdés, hogy ennek az igényérvényesítése milyen szabályok alapján történik: a bizonyítási körében milyen kérdések merülnek fel, és mely állam jogát kell alkalmazni? Ez utóbbi kérdés tűnhet első olvasatra a legjelentéktelenebbnek, hiszen ha nemzetközileg egységes szabályok érvényesülnek egy adott területre, az a legoptimálisabb. Véleményünk szerint ez nem helytálló. A tanulmányban külön vizsgálendő szempont, hogy a nemzetközi szabályokkal szemben álló tagállami jogszabályok önmagukban nem elegendők, hanem a jogalkalmazással összevetve kell az egyes kérdéseket tárgyalni. Ebben az esetben a bírói kar – ha nem is kötelező érvényű, de iránymutató – gyakorlata lehet az a kör, amelyet figyelembe kell venni. A nemzetközi egyezmények nem szabályoznak hézagmentesen, sőt az alapvető jogi fogalmak (például: kár, hiba, szándékosság) tartalmát sem adják meg egzakt módon. Ekkor az eljáró igazságszolgáltatási fórum irányadó gyakorlata is gazdasági szempontot eredményez, hiszen a döntést meg kell hozni abban az esetben is, ha egy nemzetközi egyezmény tartalma ellentmond a hazai jogszabályoknak.

Ezeknek a szempontoknak a körüljárása során az általános polgári jogi felelősség jellemzőiből kiindulva ugyanis speciális szempontok jelentkezhetnek a légi személyszállítással kapcsolatban, differenciálva így prevenció és a reparáció követelményeinek felelősségtani elveit. Az általános felelősségi rendelkezések mellett külön - akár a fuvarozónál megjelenő speciális felelősségi alakzattal összevetve - kérdésként merülhet fel a személyszállításra irányadó felelősségi rendelkezések tipizálása; a kidolgozás során a kártelepítés szempontjainak, a felelősség minősítésének kísérlete a polgári jogi felelősség rendszerében.

Mindezen elemzések eredményei választ adhatnak a további kérdésekre is: hatékony-e a szabályozás a személyszállítás felelősségi rendelkezéseivel kapcsolatban? A mai utazási és személyszállítási konstrukciókban hogyan jelentkeznek a gazdasági szempontok? Fenntarthatóak-e a felelősségi jog alapvető tételei és nemzeti (tagállami) rendelkezései a személyszállítási jogban?

1. A jogszabályi háttér

Az alkalmazandó jog szempontjából a légi személyszállítás esetében három szinten találhatóak rendelkezések. Nemzetközi szinten a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezményt kell alapul venni.¹ Az ME mellett az Európai Parlament és a Tanács 889/2002/EK rendeletét kell alkalmazni.² A hazai jogalkotó a 25/1999. (II. 12.) Kormány rendeletben határozta meg a légi személyszállításra irányadó alapvető rendelkezéseket.³ A három jogszabály együttesen határozza meg a felelősségre vonatkozó rendelkezéseket. A továbbiakban lábjegyzetben kerül feltüntetésre az irányadó jogszabály, azonban előljáróban megjegyzendő, hogy a felelősségi rendelkezések túlnyomórészt nemzetközi dokumentumokban vannak lefektetve. Ezen kívül azonban szubszidiárius jelleggel a Ptk. mintegy a jogszabályi háttér alsó fokát jelenti, az alapvető fogalmak meghatározásánál.⁴

2. A légi személyszállítási jogviszony

A légi személyszállítási szerződés fogalmát a nemzetközi és uniós jogszabályok nem érintik. Az LR meghatározása szerint a légi személyszállítás szerződés alapján a légitársaság az utast és poggyászát légi járművel az indulási repülőtérrel az érkezési repülőtérre szállítja.⁵ A ME etimológiájában a kontraktus fuvarozási szerződés (carriage) amely személyek, vagy poggyászok vagy áru ingyenes, vagy visszerhes fuvarozására szolgál.⁶ A magyar jogban azonban ez a kontraktus a vállalkozási szerződés egy sajátos típusának minősül.⁷ A szerződő felek elnevezése eltér a magyar jogszabályhoz képest (légitársaság), azonban véleményünk szerint a légi fuvarozó kifejezés használata tartalmilag vélhetően helyesebb; azonban meg kell jegyezzük, hogy a légi fuvarozói oldalon összetett jogviszonyokból felépülő alany áll, amelynek részletes elemzése és minősítése meghaladja jelen munka kereteit.⁸ Ki kell emelni, hogy az ME előírja, hogy a légi fuvarozónak megfelelő biztosítással kell rendelkeznie, amely fedezi az ME alapján telepített felelősségét.⁹

¹ Magyarországon a 2005. évi VII. törvénnyel került kihirdetésre. Továbbiakban: ME

² A légifuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/96/EK tanácsi rendelet módosításáról. Továbbiakban EUR1. Valamint a 261/2004/EK rendeletet Továbbiakban: EUR2.

³ A légi személyszállítás szabályairól, amely a 1995. évi XCVII. törvény 27. § felhatalmazása alapján került megalkotásra. Továbbiakban: LR

⁴ 1959. évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről, valamint az Európai Bíróság C-63/09. számú döntése, amelyben megállapította a nemzeti jogszabályok értelmezési funkcióját.

⁵ LR 2. § (1) bek.

⁶ ME 1. cikk

⁷ Ptk. 507. §, Gellért György (szerk.): A Polgári Törvénykönyv magyarázata 2. Complex, 2007. 1834.

⁸ Meg kell azonban jegyezni, hogy mind a ME, mind az EUR1-2. rendezi azt a kérdést, hogy légi fuvarozói oldalon részt vevő több alany közül, melyik tartozik helytállni.

⁹ ME 50. cikk

A kontraktus másik oldalán az utas áll, amelynél két további distinkciót kell tenni: egyrészt az LR-ben kimondásra kerül, hogy a rendelet alkalmazásában utas az a személy, akit a légi fuvarozó a légi személyszállítási szerződés alapján, a légi járművön szállít.¹⁰ Ezzel áthidalásra kerül az a probléma, hogy kit tekintünk adott esetben utasnak, valamint az utashoz tartozik a szerződés esetében a poggyász is. Azonban ennek minősítési kérdéseire a későbbiekben térünk ki.

3. A légi személyszállításra irányadó felelősségi rendelkezések

A légi személyszállításra irányadó felelősségi rendelkezéseket három csoportba soroljuk: a személyi sérülésekért való felelősség, a poggyász felelősség, valamint a fogyasztóvédelem körében szabályozott károkért való felelősség, ide tartozik a járat késése, a visszautasított beszállás kérdésköre, valamint a járat törlése esetében irányadó felelősségi szabályok.

3.1. A személyi károkért fennálló felelősség

3.1.1. Az utas halála, sérülése

Az első esetkör a légi személyszállítási káresemények közül, ha az utas meghal, vagy megsérül. Ezekben az esetekben a légi fuvarozót csak akkor terheli felelősség, ha az utas halála vagy a sérülést okozó baleset, a légi jármű fedélzetén vagy valamely beszállási vagy kiszállási művelet közben történt.¹¹ A fuvarozó felelőssége ebben az esetben minimálisan meg van határozva, ugyanis a fuvarozó nem zárhatja ki vagy nem korlátozhatja a felelősségét utasonként 100.000 SDR-t¹² meg nem haladó mértékben.¹³ A 100.000 SDR értékhatárt meghaladó részért azonban nem terheli felelősség, ha bizonyítja, hogy az ilyen kár nem a fuvarozó vagy az alkalmazottai vagy a megbízottai hanyagságának vagy egyéb jogtalan cselekményének vagy mulasztásának a következménye vagy az ilyen kár kizárólag egy harmadik fél hanyagságának vagy egyén jogtalan cselekményének vagy mulasztásának a következménye.¹⁴

A légi fuvarozó tehát itt két irányban tudja kimenteni magát, véleményünk szerint az első eset általában véve alkalmasabb az exculpatio-ra, ugyanis ebben az esetben akár a légi fuvarozó teljes mértékben kimentheti magát a meghatározott összeg feletti felelősség alól. Jelentheti-e azt, hogy 100.000 SDR értékhatárig a légi fuvarozó olyan kárért felel, amelyért nem felelős? Ebből a szempontból az értékhatárig történő helytállásra gyakorlatilag jogszabály kötelezi a légi fuvarozót, akkor végeredményben ez helytállást jelent valamely jogellenes cselekményért? A kimentési okok, azonban nem objektíve meghatározottak. A hanyagság, mulasztás és egyéb jogtalan cselekmény bizonyítása részben tudati kategória, amely szubjektív felelősségi irányba tolja a helytállást, de itt hangsúlyozni kell, hogy ez csak egy bizonyos értékhatár fölött merül fel.

Az ME szabályoz azonban egy olyan *általános kimentési okot*, amely irányadó *minden felelősségi rendelkezésre*, ezért e helyütt is alkalmazni kell: ha a fuvarozó bizonyítja, hogy a kártérítést követelő személy vagy azon személy, akitől az igénylő a kártérítés követelésére való jogát származtatja, hanyagsága vagy egyéb jogtalan cselekménye vagy mulasztása okozta a kárt, vagy ahhoz hozzájárult, a fuvarozó teljes mértékben vagy részben mentesül az igényjogosulttal szembeni felelőssége alól, olyan mértékben, amilyen mértékben az ilyen hanyagság vagy jogtalan cselekmény vagy mulasztás a kárt okozta vagy ahhoz hozzájárult.¹⁵ A kimentés lehetősége ebben az

¹⁰ LR 2. § (2) bek.

¹¹ ME 17. cikk 1. pont

¹² A ME alapján teljesítendő kártérítési összegek az IMF elszámolási egységében a SDR-ben vannak feltüntetve, az uniós jogszabályok EUR-ban meghatározott értéket alkalmaznak.

¹³ ME 21. cikk 1. pont

¹⁴ ME 21. cikk 2. pont

¹⁵ ME 20. cikk Ugyanez a szabály érvényesül abban az esetben is, ha az utas halála vagy sérülése okán a kártérítést

esetben a légi fuvarozó oldaláról akképpen vázolható fel, hogy abban az esetben felel, ha nem tudja bebizonyítani, hogy a károsult személy hanyagsága, egyéb jogtalan cselekménye vagy mulasztása okozta a kárt. Ha ezt nem tudja bizonyítani, akkor 100.000 SDR értékhatárig felel, azonban ezen határ felett nem, ha bizonyítja, hogy ugyanezen körülmények (hanyagság, jogtalan cselekmény, mulasztás) nem állnak fenn vele vagy alkalmazottaival, megbízottaival szemben.

Feltehető a kérdés, hogy ezen kimentési okok nem merülnek fel abban az esetben ha akár a károsult, károkozó (vagy alkalmazottja, megbízottja) jogszerű tevőleges magatartást fejtettek ki? További átgondolásra érdemes, hogy dogmatikai szempontból milyen felelősségi alakzatnak lehet minősíteni a 100.000 SDR értékhatárig fennálló felelősséget? Gazdaságossági szempontból egy bizonyos értékhatár bevitele a kártérítési jogba, felveti a szigorú kimentésre alapozott tárgyi felelősség vagy a kártelepítés kérdését. A bizonyítási szempontok figyelembe vétele ekkor szintén nehézségekbe ütközik, ugyanis ezekben az esetekben nincsen zsinórmérték. A hanyagság, mulasztás, valamint jogtalan cselekmény vizsgálata szubjektív kategória, amelyek feltárása összetett bizonyítás felvételét indokolja.

A felelősség kimentési oldala ezek alapján értelmezési és bizonyítási nehézségeket vethet fel. Ebből a szempontból az utas magatartását utólag minősíteni szintén érdekes. Mi lesz az elhatárolási szempont a jogtalan és a szakszerűtlen cselekmény között? Az utasnak minden esetben – ha a szubjektív kategória itt dominál, akkor felvetődik – a tudati állapotnak ki kell terjednie arra, hogy mi minősül jogtalan cselekménynek? Ez abból a szempontból lehet nehéz behatárolási pont, mert eltérően alakul azon utasok körében akik rendszeresen vesznek igénybe légi személyszállítási szolgáltatást, vagy azok körében akik megfelelő műszaki iskolai végzettséggel rendelkeznek etc.?

3.1.2. Az utas késése

Az utas késése esetén a légi fuvarozó felelős az ebből eredő károkért. A légi fuvarozó azonban kimentheti magát, ha bizonyítja,

- hogy ő maga, az alkalmazottai és megbízottai minden ésszerűen szükségessé váló lépést megtettek a kármegelőzés érdekében,
- vagy azt bizonyítja, hogy lehetetlen volt ilyen lépések megtétele.¹⁶

A kártérítés mértéke azonban 4150 SDR-re korlátozott.¹⁷ A bizonyítási nehézség vélhetően az ésszerűen szükségessé vált lépés behatárolása és megállapítása. Ennek a megítélése valójában objektivizált is lehet, ugyanis ennek a kimentésnek a megítélésénél háttérbe szorul a szubjektív szempontok vizsgálata, de az ok-okozati szempontok optimalizálásával beépül az előreláthatóság kategóriája is. Ha a szükségszerűséget vizsgáljuk, külön mérlegelési szempont, hogy az utast fogyasztónak tekintjük-e.

Az ME azonban lehetőséget ad arra, hogy a légi fuvarozót a teljes kár megtérítésére lehessen kötelezni: a fuvarozó nem hivatkozhat a korlátozott felelősségére abban az esetben, ha bebizonyosodik, hogy a fuvarozó, az alkalmazottai vagy megbízottai cselekményéből vagy mulasztásából bekövetkezett kár annak a következménye, hogy előbbi személyek szándékosan, károkozás céljából, vagy hanyagságból és annak tudatában cselekedtek, hogy kárt okoznak és foglalkozásuk körében jártak el.¹⁸ A légi fuvarozó ezekben az esetekben nemcsak a meghatározott összegig, hanem a teljes kárért felel. Érdekes kérdés, hogy a magasabb összegre a tudati állapotra kiterjedő komplex bizonyítást kell lefolytatni.

A személyi károk esetében a fentebb ismertetett rendszerben épül fel a felelősségi rendszer. A jogszabályok mindenhol meghatároznak egy fix összeget, amelyben a kártérítés összegét

nem ez az utas igényli, a fuvarozó hasonlóképpen teljes egészében vagy részben mentesül a felelőssége alól olyan mértékben, amilyen mértékben bizonyítani tudja, hogy a kárt ennek az utasnak a hanyagsága vagy egyéb jogtalan cselekménye vagy mulasztása idézte elő vagy ahhoz hozzájárult. Uo.

¹⁶ ME 19. cikk

¹⁷ ME 22. cikk 1. pont

¹⁸ ME 22. cikk 5. pont

korlátozzák. Az ME ezzel kapcsolatban előírja, hogy a légi fuvarozó magasabb összeghatárt is kiköthet a kártérítés mértékét illetően, vagy nem alkalmaz korlátozást ebben a tekintetben.¹⁹ A kimentés azonban, többnyire szubjektív körülmények értékelésétől függ. Milyen felelősségi célok fedezhetőek fel ebben a szabályozásban? Ha a felelősség egyik célja a reparáció, akkor elviekben a teljes kárt meg kell térítenie a károkozónak. Itt mérlegelendő szempontként felmerül az a tény, hogy a légi személyszállítás működése körében felléphetnek olyan események, amelyek súlyos kárt okoznak és nem emberi cselekmények vagy mulasztások következményei. Ebben az esetben a tárgyi felelősség kategóriája kerül előtérbe, azonban a kimentési okok az ME szabályaiban mégis szubjektív elemekkel párosulnak.

A magyar jogszabályok alapján véleményünk szerint a légi személyszállítás a deliktuális felelősség körében veszélyes üzem működési kategóriájába tartozik, ezáltal objektív jogalapú fokozott mértékű felelősségi kategória.²⁰ A nemzetközi egyezményben szabályozott szisztéma azonban ezzel a kategóriával egy nagyon kis mezsgyén hozható csak összhangba, amelynek konkrét szerepe a peres eljárás során merül fel. További kérdés, ezek alapján, amely alapvető jelleggel határozza meg a rendszer felfogását, hogy a ME kontraktuális alapokra helyezi a felelősségi rendszert, azonban a felmerült káresemények minden esetben szerződésszegési felelősség körébe esnek?

3.2. Poggyászkár

A szerződés fogalmánál a poggyász már definiálásra került: minden olyan csomag poggyásznak minősül, amit az utas magával visz a személyszállítás során. Amennyiben nem ilyen poggyásznak minősül, akkor a felek *áru fuvarozására* kötnek szerződést.²¹ A poggyász a jogszabályok értelmében kétféle lehet: ellenőrzött vagy nem ellenőrzött. A felelősség szempontjából azért lesz a megkülönböztetésnek jelentősége, mert a mentesülés okai eltérőek. A poggyászokkal kapcsolatban az alábbi káresemények merülnek fel, kerülnek szabályozásra:

3.2.1 Poggyász megsemmisülése, elvesztése vagy károsodása

Ebben az esetben csak akkor terheli felelősség a légi személyszállítót, ha a megsemmisülést, elvesztést vagy megrongálódást előidéző esemény a légi jármű fedélzetén, vagy bármely olyan időszakban történt, amely alatt az ellenőrzött poggyász a fuvarozó felügyelete alatt volt.

- Mentésül a felelősség alól, ha a poggyász benne rejlő hibája, minősége vagy eltérése miatt következett be a kár.²²

Itt felmerül a szerződés ezen részének az áru fuvarozástól történő elhatárolása. Az első felvetésünk ezzel kapcsolatban, hogy vajon milyen eltérő, releváns tulajdonságokkal bír a poggyász szállítása – a kézipoggyászt kivéve – az áru fuvarozáshoz képest? Az ME előírja, hogy ha másik járáttal történik a poggyász szállítása, mint amellyel az utast szállítják, akkor az áru fuvarozási szerződés. Mennyiben tér el ettől, ha az adott, személyszállító járat csomagterében helyezik el a poggyászt? Véleményünk szerint az ebben a körben történő egységesítés és a poggyászkárok közelítése az áru fuvarozási szabályokkal indokolt lenne.

- Ha a poggyász nem volt ellenőrizve: akkor terheli felelősség a fuvarozót, ha a kár az ő,

¹⁹ ME 25. cikk

²⁰ Ptk. 345. §

²¹ Amely az ME szempontjából is szabályozott, de itt nemzetközi szinten lényeges azonosságok vannak a szerződéssel kapcsolatban. Mint fuvarozási szerződés.

²² Vö. A fuvarozási szerződéssel kapcsolatban a Ptk. 501. §-ban szabályozott kimentési okok szoros hasonlóságot mutatnak.

vagy az alkalmazottai, vagy megbízottai hibája miatt következett be.²³

A kártérítés mértéke ebben az esetekben főszabály szerint korlátozott. Ugyanis az ME alapján minden egyes utasnak 1000 SDR-t kell megtéríteni. Ez alól két kivételi kategória van:

- ha az utas, amikor az ellenőrzött poggyászt átadja, külön kiszolgáltatási érdekebevallást tesz, ugyanis ekkor pótdíjat kell fizetni, és a fuvarozó a bevallott – az utas által meghatározott - összeg erejéig felel. Ebben az esetben akkor mentesül a fuvarozó, ha a bizonyítja, hogy ez az összeg a feladónak a kiszolgáltatáshoz fűződő tényleges érdekét meghaladja.²⁴ Ez egy quasi biztosítási jogviszonynak feleltethető meg.
- a másik esetben a fuvarozó nem hivatkozhat a korlátozott felelősségére abban az esetben, ha bebizonyosodik, hogy a fuvarozó, az alkalmazottai vagy megbízottai cselekményéből vagy mulasztásából bekövetkezett kár annak a következménye, hogy előbbi személyek szándékosan, károkozás céljából, vagy hanyagságból és annak tudatában cselekedtek, hogy kárt okoznak és foglalkozásuk körében jártak el.²⁵ A felelősség ezen formájának minősítésére a személyek késésénél kifejtetteket tekintjük irányadónak.

3.2.2. A poggyász késése

A poggyász késése esetén a személyek késésére irányadó szabályokat kell alkalmazni, azzal, hogy a kártérítés összege 1000 SDR-ra korlátozódik.²⁶

Érdekes megjegyezni, hogy az EUR1-hez kapcsolt mellékletben összefoglaltan jelennek meg a felelősségi kategóriák, amelyekről tájékoztatni kell az utast. Ebben a poggyász késésére a kimentés olyképpen van megfogalmazva, hogy minden ésszerű intézkedést megtett a kár elkerülése érdekében vagy lehetetlen volt ilyen intézkedés megtétele. Ez némiképp árnyalja a fent rajzolt képet.

A poggyász megsemmisülése, elvesztése vagy károsodása esetében: ellenőrzött poggyász esetében vétkességre tekintet nélkül felelős, kivéve ha a poggyász hibás volt. Nem ellenőrzött poggyász esetében a fuvarozó csak vétkesség esetében felel.²⁷ Ez az összefoglalás nem felel meg a valós jogi szabályozásnak. Nem szól a fuvarozó tényleges kimentési lehetőségeiről és a fogyasztókat illetően olyan képet rajzol, amely megtévesztő lehet az igényérvényesítése során; ezt a szempontot azért is fontos figyelembe venni, mert ezt a mellékletet a légi fuvarozók alkalmazzák is a gyakorlatban.

A poggyászkárokkal kapcsolatban összességében megállapítható, hogy a felelősség az összeghatár meghatározása alapján korlátozott; a személyi károkkal szemben ebben a kategóriában több az objektív okokra alapított kimentési ok, azonban véleményünk szerint ez még nem jelenti a felelősség objektív jellegét: ennek legfontosabb oka, hogy az általános kimentési ok itt is érvényesül.²⁸ Továbbra is megfontolandónak tartjuk azt, hogy a poggyászokra vonatkozó szabályok áru fuvarozáshoz való közelítése indokolt.

3.3. Előlegfizetési kötelezettség

Az ME 28. cikke rendelkezik annak lehetőségéről, hogy a nemzetközi egyezményt ratifikáló

²³ ME 17. cikk. 1-2. pont

²⁴ ME 22. cikk 2. pont

²⁵ ME 22. cikk 5. pont

²⁶ ME 22. cikk 2. pont

²⁷ EUR1. Melléklet

²⁸ ME 20. cikk.

államok előleg fizetését írják elő. Az utas halálát vagy sérülését eredményező baleset esetében van erre lehetőség, célja a károsult sürgős gazdasági szükségleteinek kielégítése. Az előleg fizetése nem jelenti a felelősség elismerését, azonban az összeg a fuvarozó által fizetett további összegbe (a kártérítés összegébe) beszámítható.²⁹

Az EUR1. 5. cikke rendelkezik az előleg fizetéséről és előírja, hogy a légi fuvarozónak a kártérítésre jogosult természetes személy azonosításának megállapítását követő legkésőbb 15 napon belül kell előleget fizetnie. A közösségi légi fuvarozónak minden esetben fizetnie kell előleget. A rendelet címében csak a baleset esetén fennálló felelősségről rendelkezik, azonban véleményünk szerint, mivel a rendelet tartalmazza a késés illetve poggyászkárokkal kapcsolatos felelősségi rendelkezéseket, ezért elképzelhető olyan értelmezés, amely szerint minden egyes káreseményhez előlegfizetési kötelezettség tartozik. Ezt támasztja alá, hogy az 5. cikk (2) bekezdése előírja, hogy halál esetén nem lehet kevesebb ez az összeg 16.000 SDR-nél. Az előleg fizetésének kötelezettségét így lehet szűken és tágan is értelmezni. A rendelet melléklete arra az esetre korlátozza az esetet, ha személyi sérülés vagy halál következik be. Az előlegnek fontos funkciója van a felelősséggel kapcsolatban. Az elsődleges ezek közül, hogy az előleg célja a károsult vagy hozzátartozója közvetlen szükségleteinek kielégítése. Azonban nem rendelkezik az ME arról az esetről, hogy ha a légi fuvarozó utóbb kimentti magát a felelősség alól, akkor vissza kell-e ezt az előleget fizetni? Ebből a szempontból nyitva hagyva a kérdésre vonatkozó adekvát válasz adását, arra a következtetésre juthatunk, hogy egy olyan korlátozott (fix) mértékű objektív vagyoni kompenzációt kell a légi fuvarozónak teljesítenie, amely a sérülés következtében felmerült anyagi nehézségeket feltehetően kompenzálja. Ennek kétségkívül lehet egy fájdalomdíj jellegű funkciót is tulajdonítani.

3.5. Igényérvényesítési mechanizmus

A felelősségi szabályokkal kapcsolatban gazdasági szempontból fontos elemezni azt a kérdést, hogy a kártérítés érvényesítésére milyen szabályok alapján kerül sor. Az utasnak először óvást kell benyújtania a légi fuvarozónál. Ennek konkrét határidejét meghatározza az ME:

- kár esetén, az átvételre jogosult személynek a kár észlelését követően haladéktalanul
 - de ellenőrzött poggyász esetében legkésőbb az átvételtől számított 7 napon belül
- késelem esetében az óvást legkésőbb a poggyász kiszolgáltatásától számított 21 napon belül kell azt benyújtani.³⁰

Az óvásnak bizonyítás szempontjából kiemelt jelentősége van, ugyanis ha az átvételre jogosult személy a poggyászt óvás nélkül vette át, fő bizonyítékként szolgál arra nézve, hogy mindezeket jó állapotban és az egyezménynek megfelelően vette át.³¹ Ebből kifolyólag, ha az utas a poggyász átvételekor nem nyújt be óvást, az ME alapján komoly bizonyítási nehézségekkel kell számolnia az igényérvényesítés során.

Az ME alapján ez a határidő jogvesztő, ugyanis letelte után semmilyen kereset nem indítható a fuvarozó ellen, egyetlen esetet kivéve, ha a fuvarozó csalást követett el.³²

A kártérítés iránti kereset benyújtását illetően a felperes választhat, hogy az egyik Szerződő Állam területén, vagy a fuvarozó állandó lakhelye, vagy elsődleges székhelye szerint illetékes bíróság előtt indítja, vagy ahol a fuvarozó olyan üzleti telephellyel rendelkezik, amelyek révén a szerződést megkötötték, vagy a rendeltetési hely szerint bíróság előtt.³³

A felsorolásból egy fontos lehetőség kimaradt, hogy a felperes az állandó lakóhelye szerinti állam bírósága előtt indítson eljárást a légi fuvarozó ellen. Erre egyetlen egy esetben van lehetőség: személyi sérülés vagy halál esetében és csak akkor, ha a légi fuvarozó ebből az államból vagy államba szolgáltatást nyújt és üzleti tevékenységét telepen végzi.³⁴ Az eljárásra irányadó

²⁹ ME 28. cikk.

³⁰ ME 31. cikk 2. pont

³¹ ME 31. cikk 1. pont

³² ME 31. cikk 4. pont

³³ ME 33. cikk 1. pont

³⁴ ME 33. cikk 2. pont

szabályokat annak a bíróságnak joga határozza meg, amely illetékes az ügyben.³⁵

A keresetet a rendeletetési helyre történő megérkezéstől számított vagy attól az időponttól számolva, ameddig a légi járműnek meg kellett volna érkeznie, vagy attól az időponttól számítva amelyen a fuvarozás megszakadt két éven belül lehet indítani.³⁶

3.5.1. Igényérvényesítési határidő poggyászkár esetében

A poggyászkár igényérvényesítési határideje: ha a fuvarozó elismeri az ellenőrzött poggyász elvesztését, vagy az ellenőrzött poggyász 21 nappal azután a nap után, amelyen meg kellett volna érkeznie sem érkezett meg, az utas jogosulttá válik a fuvarozóval szemben a fuvarozási szerződésből származó jogainak érvényesítésére.³⁷ A határidő ebben az esetben az ellenőrzött poggyászra vonatkozik, így felmerül a kérdés, hogy nem ellenőrzött poggyással kapcsolatban milyen eljárást kell követni? Értelmezési segédletként felhívhatjuk az ME szövegét, amely alapján ahol nincs megkülönböztetve az ellenőrzött és nem ellenőrzött poggyász kategóriája, ott mindkettőt kell érteni rajta.³⁸ Ebből kifolyólag itt az utasnak nem kell megvárnia a 21 napot? Ellenkező szabály hiányában erre lehet következtetni, amely az ellenőrzött poggyással ellentétben előnyösebb helyzetet eredményez?

4. A fogyasztóvédelem körében felmerült felelősségi rendelkezések

Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete³⁹ szabályozza a visszautasított beszállás, légi járat törlése vagy hosszú késése esetén nyújtandó kártalanításra és segítségre vonatkozó rendelkezéseket.⁴⁰ Az EUR2. Preambulumában megjelenik annak a követelménye, hogy a ME rendszerében hasonlóan kellene korlátozni vagy kizárni a légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.⁴¹ A rendelet felsorol ezek közül néhányat: politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.⁴² Az EUR2. azokra az esetekre terjed ki, amikor az utasok beszállását akarattuk ellenére visszautasítják, vagy légi járatukat törlik, vagy légi járatuk késik.⁴³ Az EUR2. taxatív meghatározza, hogy mely esetekben mit kell tennie a légi fuvarozónak, ezek közül a dolgozat tárgyához kapcsolódóan csak a kártérítésre vonatkozó rendelkezéseket elemezzük.⁴⁴

A kártérítésre vonatkozóan az utas a rendelet alapján a késés esetében nem igényelhet kártérítést⁴⁵, a beszállás visszautasításakor és a járat törlése esetén azonban igen. Ennek konkrét

³⁵ ME 33. cikk 4. pont, 35. cikk

³⁶ ME 35. cikk 1. pont

³⁷ ME 17. cikk 3. pont

³⁸ ME 17. cikk 4. pont

³⁹ A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasok nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályinak megállapításáról, és a 295/91/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről. Továbbiakban: EUR2. Részletesebben lásd: Fézer Tamás: A légi utasok jogai In: Szikora Veronika (szerk.): Magyar fogyasztóvédelmi magánjog – európai kitekintéssel Debrecen, 2010. 112-118.

⁴⁰ A címben kártalanítás szó szerepel, amely véleményünk szerint tartalmában nem felel meg a kártalanítás fogalmának, ezért a továbbiakban a kártérítés szót használjuk.

⁴¹ EUR2. Preambulum (14)

⁴² Uo.

⁴³ EUR2. 1. cikk (1) bek.

⁴⁴ A kártérítés mellett az utas megilleti a visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog, az ellátáshoz való jog, valamint a légi fuvarozó által teljesített segítségnyújtáshoz való jog, amelyek közül utóbbi jelen időszakban felülvizsgálat alatt áll, annak meghatározása érdekében, hogy a segítség nyújtása adott szituációban milyen tartalommal realizálódjon.

⁴⁵ Egy szűk körben azonban igen Vö. Európai Bíróság C-402/07. sz. és C-432/07. sz. ügye Morvai György: Egységes fogyasztói jogok a közlekedésben? Európai Tükör 2011/5. 39-44. pp., 41. p.

feltételeit is rögzíti a rendelet. A járat törlése esetében az utasoknak joguk van kártérítésre, kivéve ha a menetrend szerinti indulás előtt⁴⁶

- legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről vagy
- legkorábban két héttel és legkésőbb két nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra. Ebben az esetben oly módon kell ezt megtenni, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy óras késéssel érik el.
- hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, legfeljebb Ebben az esetben oly módon kell ezt megtenni, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt egy órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két óras késéssel érik el.

Ezekben az esetekben nem jogosult az utas kártérítésre. Azaz a légi fuvarozó felelősségét kizárja, ha előtte tájékoztatja az utasokat és megfelelő átfoglalást biztosít számukra, itt fontos garanciális szempont, hogy a felajánlott utazás időben hogyan viszonyul az eredeti járat indulásához és érkezéséhez.

A légi fuvarozó továbbá akkor sem köteles kártérítést fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.⁴⁷ Ilyen rendkívüli körülményeknek minősülnek a már fentebb a preambulumban ismertetett okok. A rendelet előírja, hogy a légi fuvarozót terheli annak bizonyítása, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen mikor tájékoztatták a járat törléséről.⁴⁸

Mindezek alapján megállapítható, hogy a beszállás visszautasítása esetén a légi fuvarozó nem mentheti ki magát, a járat törlése esetében azonban igen. Ezekben az esetekben felmerül a kérdés, hogy a légi fuvarozó szempontjából melyik eset alkalmazása a kedvezőbb: ha tájékoztatási kötelezettségének eleget tesz, ebben az esetben indokolt is lehet a kimentés, mert végső soron - a nyilvánvaló szerződésszegés ellenére - a szerződést teljesíti a fuvarozó.⁴⁹ Itt vitatható, hogy a rendelet vajon szűk körben határozza meg azt, mikor kell tájékoztatni az utast, ezek közül a két héttel korábbi tájékoztatás minden kártérítési felelősség alól mentesülést eredményez. Ha rendkívüli körülmények indokolják a járat törlését, ennek konkrét bírói gyakorlata állapíthatja meg azt, hogy mi minősül ésszerű intézkedésnek, ez adott esetben (például: preambulumban szereplő esemény) indokolhatja a kimentést. Azonban a kimentés konkrét realizálása itt is nagymértékben függ az adott tagállam jogszabályaitól.

A kártérítés összegét az EUR2. szabályai összességében és taxatíván meghatározzák, és azt a repülőút hosszához viszonyítják. Minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőút esetén 250 EUR; minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti útra 400 EUR; valamint ezen előbbi kategóriákba nem sorolható repülőutakra 600 EUR.⁵⁰ A légi fuvarozó általi kártérítés összegét tovább csökkenti, ha az utasnak az EUR2. szerinti átfoglalást ajánlanak fel a célállomásra, amelynek érkezési időpontja:⁵¹

- két órával későbbi, az összes 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőút esetében, vagy
- három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb EU-n belüli repülőút tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetében vagy
- négy órával későbbi a fentiekbe nem sorolható összes egyén repülőút esetében.

⁴⁶ EUR2. 5. cikk (1) bek. c) pont

⁴⁷ EUR2. 5. cikk (3) bek.

⁴⁸ EUR2. 5. cikk (4) bek.

⁴⁹ Ez dogmatikailag nyilvánvalóan nem elegendő érv – hiszen a Ptk. szerződésszegési rendelkezései alapján a kártérítés mellett a szerződés szerű teljesítést is követelheti a jogosult, azonban gazdasági és utazási szempontból figyelembe kell venni.

⁵⁰ EUR2. 7. cikk (1) bek. Ezeknél a távolságoknál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.

⁵¹ EUR2. 7. cikk (2) bek.

Ezekben az esetekben a kártérítési összeg tovább csökkenthető 50%-kal.⁵²

Az utasnak fizetendő kártérítés összege ezáltal taxatív, összecszerűen meg van határozva. Ha bekövetkezik a káresemény, akkor a légi fuvarozónak csak az EUR2-ben meghatározott összeget kell kifizetnie, így túl azon, hogy a felelősségi alakzat korlátozott mértékű, nem vesz figyelembe az összeg számításánál semmilyen olyan körülményt, amely a károsult szempontjából releváns lehet. Véleményünk szerint önmagában az utazás távolsága nem elegendő szempont a kártérítés összegének meghatározásakor, hanem további szempontok jelentkezhetnek ennek megállapításakor (például egyedi értékelést nyerhet akár az utazás célja is, de ennek a kialakítására a gyakorlatban felmerült esetek szempontjából kell kialakítani).

Az EUR2. kimondja, hogy a rendelet nem érinti az utasok további kártérítéshez való jogát, és a rendelet alapján adott összeg ebből az összegből levonható.⁵³ Azonban ebben az esetben már annak az államnak a joga alkalmazandó, amelyben eljárást kezdeményeztek. Ténylegesen ennek feltételei eltérhetnek azoktól a feltételektől, amelyek az EUR2-ben szerepelnek, és a további kártérítési eljárásban a tagállami feltételek érvényesülnek, amely akár eltérhet az uniós jogszabályokban foglaltaktól.

A fogyasztóvédelem körében felmerülő kártérítési igények vélhetően legvitathatóbb oldala az igényérvényesítés. Az igényeket a tagállam által kijelölt szerv előtt lehet bejelenteni, ez a Magyarországon a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság.⁵⁴ Azonban az NFH nem ítélt meg kártérítési összeget ezekben az esetekben, ugyanis Morvai György megfogalmazásában „a hazai jogszabályi környezet nem teszi lehetővé”.⁵⁵ Ennek rendezése véleményünk szerint nem is az NFH hatáskörének bővítése jelenti, ugyanis az alkotmányjogi aggályokat is felvetne, hanem a bíróság irányába kell az igényérvényesítés lehetőségét utalni

A legfontosabb probléma ezzel kapcsolatban, hogy egyetlen személy egy adott jogviszonyban fogyasztóként is megjelenik (például a járat késése esetén), valamint nem fogyasztóként is (például a poggyász károkkal kapcsolatban). Ez a helyzet kétségtelenül ellentmondásos, és tisztázatlan, hogy az utas mely esetekben szorul fokozottabb védelemre? Egységesíthető-e a fenti kategóriák egy egységes fogyasztói joghalmazzá?⁵⁶

Befejező gondolatok

A fenti gondolatokat összefoglalva több kérdés is felmerül: a központi szál, hogy lehet-e magánjogot egységesíteni ilyen szempontok alapján. Ha számításba vesszük azt, hogy nemzetközi egyezmény, vagy Európai Unió rendeleti – itt fel sem merül a harmonizáció, hanem közvetlenül alkalmazandó jogi aktusról van szó – formában állapítunk meg felelősségi rendelkezéseket, egy adott káresemény rendezése érdekében. Azonban ez nem lesz egy zárt rendszer. A kártérítés összege vélhetően nem feltétlenül alkalmas a bekövetkezett vagyoni egyensúly megbomlásának helyreállítására, vagy túlkompenzál vagy kompenzálatlan szálakat hagy elvarratlanul. Ebből a szempontból a ME rengeteg szubjektív, dogmatikai, és bizonyítási szempontból a hatályos felelősségi jogszabályoktól eltérő „rendszer” épít fel. Az EUR2.-ben nincsenek mérlegelendő szempontok, szinte csak objektíve meghatározott körülményeket ír elő. A tájékoztatás

⁵² EUR2. 7. cikk (3) bek. Az EUR2. előírja, hogy a kifizetést készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki átutalással vagy bankcsekkkel, illetve – ha az utas írásban ebbe beleegyezik, utazási utalvánnyal és/vagy más szolgáltatásokkal történik. EUR 7. cikk (4) bek.

⁵³ EUR2. 12. cikk (1) bek. Ez a rendelkezés nem alkalmazható abban az esetben, ha önkéntesen mondtak le a helyfoglalásról. EUR2. 23. cikk (2) bek. Ez abban az esetben merül fel, ha az üzemeltető légi fuvarozó indokoltan arra számít, hogy el fogja utasítani a beszállást a légi járatra, akkor köteles először önként jelentkezőket keresni, akik előnyökért lemondanak az előzetes helyfoglalásukról. Ezek az utasok nem követelhetnek további kártérítést. EUR2. 4. cikk (1) bek.

⁵⁴ EUR2. 16. cikk (2) bek., LR 27. § (3) bek.

⁵⁵ Morvai György: Egységes fogyasztói jogok a közlekedésben? Európai Tükör 2011/5. 39-44. pp., 42. p.

⁵⁶ Az Európai Unió intézményeiben megindult az ehhez szükséges egyeztetés, és az év végére várható egy egységes és fokozott fogyasztóvédelem a légi utasok jogainak terén, azonban ennek tartalma a fenti kérdések tekintetében még kiforratlan.

elmaradásánál, a távolságok viszonyításban nem merülnek fel egyik oldalon sem szubjektív elemek, amelyek befolyásolják a felelősség megállapítását. A tényleges felelősségre vonás azonban már a tagállamok nemzeti jogai alapján történik. Hatékonysági szempontból ez kérdéses. És végiggondolva egy ilyen jellemzőkkel bíró felelősségi rendszert, egyáltalában megkérdőjeleződik, hogy ebben a kontextusban milyen funkciót lát el a felelősség? A reparáció elve sérül, mert az utasnál felmerülhet olyan kár is, amely a korlátozott felelősség miatt nem lesz megtérítve, ezáltal a teljes kártérítés elve sem érvényesül. A prevenció cél véleményünk szerint szintén csorbát szenved, mert a légi fuvarozó oldalán a felelősség túlnyomórészt behatárolható és kiszámítható, azaz gazdaságilag kikalkulálható.

Ha gazdaságossági szempontból nézzük a kérdést, akkor az utas igényérvényesítésénél a perköltségek viselése is mérlegelési pont, ehhez kapcsolódóan az eljárás ideje és valószínűleg maga az eljárás lefolytatása is megfontolandó faktor. Ezek tisztán gazdasági tényezők, amelyek a jog funkcionalitására is kihatással vannak. Ebből kifolyólag nyilvánvalóan látnak káresemények is megvalósulnak, amelyek pusztán gazdaságossági szempontból nem kerülnek a felszínre. Azonban ennek értékét – közgazdaságtani szempontból – nem lehet lebecsülni. Erősen befolyásolja a fogyasztóban kialakult képet, és ezáltal a keresletre is erőteljes hatással lehet.

Mindezek ellenére maga a rendszer véleményünk szerint gazdasági szempontból sajnálatos módon igazolható. Eörsi Gyula gondolatait felidézve: „A kártérítési felelősség jog fejlődésének legjelentősebb eseménye tehát az, hogy a tömeges kárforrások vidékén a „kire hárítsa a jog a kárt ?” kérdése mellett nagy nyomatékkal jelent meg a kérdés: „hogyan ossza el a jog a kárt a társadalomban?””⁵⁷ Ez jelenleg mindkét fél érdekét gazdasági szempontként veszi figyelembe: az utas a káresemény bekövetkezése esetén – ha indít eljárást - kaphat kártérítést, a légi személyszállító ez irányú költségeit viszonylag teljes mértékben kalkulálhatja.

A korai tömegforgalom megjelenésével és az objektív, fokozott veszélyes üzemi felelősség – amely az előbbi kérdést vetette fel – helyett a szubjektív felelősség visszaemlése figyelhető meg ezeknél az alakzatoknál, egy összehatásra korlátozva a helytállást. Önmagában a felelősség korlátozása összehatár szerint nem mond ellent a felelősség lényegének. A probléma a szubjektív felelősség indokolatlan citálása helyett véleményünk szerint maga a tartalom: jelen esetben milyen felelősségi zsinórmértéket kell alkalmazni? Megjelenik-e valamilyen eszményi kép a kárt elkövető személy idealizálásában? A felmerült káreseményeket egységesen lehet-e kezelni a kontraktuális felelősség körében? A kényes egyensúlyt egy általán összeg fizetése jeleníti meg a mai viszonyok között, amelynél ha van is eltérési lehetőség nehéz összhangba hozni egy káreseményben alanyi oldalon szereplő akár száz ember egyéni érdekeit? Véleményünk szerint a polgári jogban kialakult veszélyes üzemi felelősség, fuvarozói felelősség alkalmazása a mai kor viszonyaira korán el lett vetve és egyszerű módon a szerződéses felelősség körébe lett utalva a kérdés, amely által az előbbi kategóriák fel sem merülnek. A zsinórmérték mögött, pedig egy emberi eszményképet (fogyasztói, kereskedői) kell megtalálni: ez a probléma közös a közgazdaságtanban és a jogtudományban.

⁵⁷ Eörsi Gyula: Összehasonlító polgári jog (jogtípusok, jogcsoportok és a jogfejlődés útjai) Budapest, 1975. 331. p.