



Sajtó és Tájékoztatás

Az Európai Unió Bírósága  
**124/12. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY**  
Luxembourg, 2012. október 4.

A C-22/11. sz. ügyben hozott ítélet  
Finnair Oyj kontra Timy Lassooy

## **A légitársaságnak kártalanítania kell az utasokat, ha beszállásukat járatuknak a repülőtéren, két nappal korábban tartott sztrájk miatti átszervezése következtében utasította vissza**

*A visszautasított beszállás miatti kártalanítás nem csak a túlfoglalás helyzeteire vonatkozik, hanem az egyéb, például működtetési okokkal kapcsolatos helyzetekre is*

Az utasoknak nyújtandó kártalanításról és segítségről szóló rendelet<sup>1</sup> bizonyos jogokat biztosít a légi járatok azon utasainak, akik valamely tagállamban található repülőtérrel indulnak vagy az a célállomásuk. E rendelet a „visszautasított beszállást” úgy határozza meg, hogy az egy légi járaton a légitársaság által az utasok szállításának akaratuk ellenére és annak ellenére történő megtagadása, hogy ezen utasok megerősített helyfoglalással, időben beszállásra jelentkeztek. Mindazonáltal a rendelet rendelkezik olyan esetekről, amikor e visszautasítás igazolható lehet a légitársaság részéről. Az ilyen eseteken kívül az utasoknak joguk van azonnali kártalanításra, a jegy árának visszatérítésére vagy a végső célállomás felé történő átfoglalásra, továbbá a következő légi járatra történő várakozás ideje alatti ellátásra.

A barcelonai repülőtér személyzetének 2006. július 28-án tartott sztrájkja miatt a Finnair légitársaság által üzemeltetett, 11.40-kor induló menetrend szerinti Barcelona–Helsinki légi járatot törölni kellett. A Finnair a későbbi légi járatai átszervezése mellett döntött annak érdekében, hogy e légi járat utasainak ne kelljen túl sokat várakozniuk. E járat utasait ezért a másnap (2006. július 29-én) ugyanabban az időpontban induló légi járatokkal, valamint egy szintén ezen a napon, 21.40-kor induló charter légi járatokkal szállították Helsinkibe. Ezen átszervezés miatt azon utasok egy részének, akik a 2006. július 29-én 11.40-kor induló légi járatra vettek jegyet, 2006. július 30-ig várniuk kellett, hogy a 11.40 kor induló menetrend szerinti légi járatokkal vagy a 21.40 kor e körülmény miatt indított charter légi járatokkal eljussanak Helsinkibe. Néhány olyan utas, köztük T. Lassooy, aki a 2006. július 30-án 11.40-kor induló légi járatra vett jegyet, és aki szabályosan beszállásra jelentkezett, az ugyanazon a napon 21.40-kor induló charter légi járatokkal jutott el Helsinkibe. Ezen utóbbi utasok semmilyen kártalanítást nem kaptak a Finnair-től.

T. Lassooy, mivel úgy vélte, hogy a Finnair alapos ok nélkül utasította vissza a beszállását, keresetet indított a finn bíróság előtt az iránt, hogy az kötelezze a légitársaságot részére 400 euró összegű kártalanítás megfizetésére, amint azt e rendelet az 1500 kilométernél hosszabb, Közösségen belüli légi járatok tekintetében előírja.

Az utolsó fokon eljáró Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság, Finnország) ebben az összefüggésben a „visszautasított beszállás” fogalmának hatályával, továbbá azzal a kérdéssel kapcsolatban vár választ a Bíróságtól, hogy egy légitársaság hivatkozhat-e rendkívüli körülményekre az utasok ilyen körülmények folytán törölt légi járatot követő légi járatokra való beszállásának érvényes visszautasítása céljából, vagy azért, hogy mentesüljön a visszautasított beszállással érintett utasok kártalanítása iránti kötelezettsége alól.

<sup>1</sup> A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.).

A mai napon kihirdetett ítéletében a Bíróság kimondja, hogy a **„visszautasított beszállás” fogalma nem csak a túlfoglalás helyzeteire vonatkozik, hanem az olyan helyzetekre is, amelyek egyéb, így például működtetési okokkal kapcsolatosak.**

Ez az értelmezés nem csak a rendelet szövegéből, de az általa elérni kívánt célból is következik, amely a légi járatok utasai magas szintű védelmének biztosítása. Ugyanis, azon utasok számának csökkentése céljából, akiknek a beszállását akaruk ellenére visszautasították, akik száma túl magas volt, az uniós jogalkotó 2004-ben egy új szabályozást vezetett be, amely tágabb értelmet adott a visszautasított beszállás fogalmának, azt minden olyan esetre vonatkoztatva, amikor a légitársaság megtagadja egy utas szállítását. Ennélfogva a „visszautasított beszállás” fogalma hatályának kizárólag a túlfoglalás eseteire való korlátozása a gyakorlatban azzal a hatással járna, hogy jelentősen csökkentené az utasoknak biztosított védelmet, és még egy nekik fel nem róható, gazdasági okok miatti túlfoglalásból bekövetkező helyzetben is kizárná őket minden védelem alól – ami ellentétes lenne a jogalkotó céljával.

Egyébként a Bíróság megállapítja, hogy a **„rendkívüli körülmények” – például sztrájk – fennállása, amely a légitársaságot a későbbi légi járatok átszervezésére készíti, nem igazolhatja az említett későbbi légi járatokra való beszállásnak a visszautasítását, és nem mentesítheti e légitársaságot az azon utasok kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alól, akiknek beszállását az említett körülményeket követően átszervezett légi járatok egyikére visszautasítja.**

E tekintetben a rendelet egyrészt meghatározza azokat az eseteket, amikor a visszautasított beszállást igazolják többek között egészségügyi, biztonsági vagy védelmi indokok, illetve a nem megfelelő utazási okmányok. Márpedig a Bíróság megállapítja, hogy a visszautasított beszállás indoka a jelen esetben nem hasonlítható ezen indokokhoz, mivel nem róható fel az utasnak.

Ezzel szemben ez a helyzet hasonló egy, a légitársaság által gazdasági okoknál fogva előidézett „kezdeti” túlfoglalás miatt visszautasított beszálláshoz. A Finnair ekként másnak adta át T. Lassooy helyét, hogy más utasokat szállítson, és saját maga választott a szállításra váró utasok közül.

Noha ezen átadás annak elkerülése érdekében történt, hogy a sztrájk miatt törölt légi járatok érintett utasainak túlságosan hosszú időt kelljen várakozással tölteniük, a Finnair nem hivatkozhatott a többi utas ésszerű időn belül történő szállítására vonatkozó érdekére, hogy jelentősen tágíthassa azon esetek körét, amelyekben jogában áll valamely utas beszállásának igazolt visszautasítása. Az esetek körének e tágítása szükségszerűen azzal a következménnyel járna, hogy minden védelemtől megfosztaná a későbbi járatok utasait, ami a rendelet céljával ellentétes lenne.

Másrészt a rendeletből következik, hogy a légitársaságnak nem kell kártalanítást fizetnie, ha a visszautasított beszállás „rendkívüli körülményekhez”, azaz olyan körülményekhez kapcsolódik, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen azoknak az utasoknak a helyzete, akiknek beszállását a sztrájk napján visszautasították. Ugyanakkor az uniós jogalkotó szándéka nem irányult arra, hogy azon utasok kártalanításától, akiknek beszállását akaruk ellenére visszautasították, el lehessen tekinteni a „rendkívüli körülmények” fennállásához kapcsolódó okok alapján. A Bíróság hangsúlyozza ugyanis, hogy a rendkívüli körülmények kizárólag egy bizonyos légi járművet egy bizonyos napon érinthetnek, ami nem állhat fenn olyan esetben, amikor valamely utas beszállását a légi járatok egy korábbi légi járatot érintő ilyen körülmények miatti átszervezésének indokával utasítják vissza.

Mindazonáltal a Bíróság emlékeztet arra, hogy ez a megállapítás nem zárja ki azt, hogy a légitársaságok bárkitől – harmadik személyeket is beleértve –, aki a „visszautasított beszállást” okozta, kártérítést követeljenek. Az ilyen kártérítés enyhítheti, vagy akár teljes egészében kiegyenlítheti a fenti fuvarozók által viselt pénzügyi terhet.

---

**EMLÉKEZTETŐ:** Az előzetes döntéshozatali eljárás lehetővé teszi a tagállami bíróságok számára, hogy az előttük folyamatban lévő jogvita keretében az uniós jog értelmezésére vagy valamely uniós jogi aktus érvényességére vonatkozó kérdést terjesszenek a Bíróság elé. A Bíróság nem dönti el a tagállami bíróság előtti jogvitát. A nemzeti bíróság feladata, hogy az ügyet a Bíróság határozata alapján elbírálja. E határozat a tartalmilag hasonló kérdésben eljáró más nemzeti bíróságokat is köti.

---

*A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.*

*A kihirdetés napján az ítélet [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon*

*Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499*

*Az ítélet kihirdetésekor készített képfelvételek elérhetők: „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106*