



CÚIRT BHREITHIÚNAIS
AN AONTAIS EORPAIGH

AN CHÚIRT BHREITHIÚNAIS AGUS CEARTA AERPHAISINÉIRÍ



RÉAMHRÁ

Ó 1952 i leith, tá Cúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh (CBAE) ag áirithiú go n-urramaítear dlí an Aontais agus go gcuirtear é i bhfeidhm i gceart sna Ballstáit. Thar na blianta, tá breithiúnais tugtha aici lena dtreisiítear lánpháirtiú na hEorpa agus lena mbronntar cearta atá de shíor níos fairsinge ar shaoránaigh. Tugtar cuntas sna leathanaigh seo ar rogha breithiúnas iomráiteach de chuid na Cúirte maidir le cearta aerphaisinéirí.



NA PRIONSABAIL GHINEARÁLTA



Taistealaíonn trí bhilliún paisinéir san aer gach bliain. In 2004, ghlac an tAontas Eorpach rialachán maidir le cearta aerphaisinéirí atá ag imeacht ó aerfort nó ag tuirlingt in aerfort atá lonnaithe i mBallstát (Rialachán Uimh. 261/2004). Iarrtar ar an gCúirt Bhreithiúnais go rialta an rialachán sin a léirmhíniú chun a áirithiú go gcuirfear i bhfeidhm go haonfhoirmeach é sna Ballstáit. Go háirithe, d'fhreagair sí ceist a thagann chun cinn go minic: cad iad na cásanna ina gcaithfidh cuideachta aerlíne cúiteamh a íoc lena paisinéirí agus cad iad na coinníollacha lena mbaineann?

Cé nach bhforáiltear leis an rialachán ó 2004 ach go bhfuil paisinéirí ar cuireadh a n-eitilt ar ceal agus ar cuireadh ar mhalairt slí iad i dteideal cúitimh má chailleann siad trí uair an chloig nó níos mó i gcomparáid le fad na heitilte sin mar a bhí beartaithe ar dtús, in 2009, chinn an Chúirt go bhfuil paisinéirí ar cuireadh moill trí uair an chloig nó níos mó ar a n-eitilt i dteideal cúitimh chomh maith. Rialaigh an Chúirt nach bhfuil aon údar chun caitheamh le paisinéirí ar cuireadh moill ar a n-eitilt ar bhealach éagsúil i gcás ina sroicheann siad a gceann scríbe le moill trí uair an chloig ar a laghad chomh maith.

Shonraigh an Chúirt sa bhreithiúnas céanna, nuair a chuirtear eitilt ar ceal nó nuair atá moill shuntasach uirthi, go bhféadfar cuideachtaí aerlíne a scaoileadh óna n-oibleagáid chun cúiteamh a íoc má chruthaíonn siad go raibh an cealú nó an mhoill ann de bharr imthosca urghnácha nach raibh neart iarbhrí acu orthu agus nach bhféadfaí a sheachaint fiú dá ndéanfaí gach beart réasúnta ([breithiúnas an 19 Samhain 2009, Sturgeon, C-402/07](#)).



IMTHOSCA URGHNÁCHA

Níl aerlínte faoi oibleagáid chun cúiteamh a íoc le paisinéirí i gcás “imthosca urghnácha”. Iarradh ar an gCúirt, i gcaitheamh an ama, an coincheap sin a shoiléiriú agus a fhorbairt.

Chinn an Chúirt nach imthosca urghnácha é imbhualadh staighre soghluaiste bordála agus eitleán, agus, i bprionsabal, nach bhfuil an chuid is mó de na fadhbanna teicniúla nach mbítear ag súil leo, amhail cliseadh nó athsholáthar comhpháirte lochtaí roimh am, ina n-imthosca urghnácha. Dá bhrí sin, ní fhéadfar aerlínte a scaoileadh óna n-oibleagáid chun cúiteamh a íoc ós rud é go bhfuil sé dosheachanta go mbeidh fadhbanna teicniúla le feidhmiú eitleáin agus nach amhlaidh nach bhfuil neart iarbhir ag an aeriompróir orthu, a bhfuil ceanglas air cothabháil an eitleáin a áirithiú ([breithiúnas an 17 Meán Fómhair 2015, van der Lans, C-257/14](#)). Shonraigh sí, áfach, gur féidir fadhbanna teicniúla áirithe a mheas mar imthosca urghnácha (amhail lochtanna monaraíochta ceilte a théann i bhfeidhm ar shábháilteacht aerárthaigh atá i mbun seirbhíse cheana féin nó damáiste a rinneadh d'aerárthaigh trí ghníomhartha sabaitéireachta nó sceimhlitheoireachta) ([ordú an 14 Deireadh Fómhair 2014, Siewert e. a., C-394/14](#)).

D'aithin an Chúirt freisin gur imthosc urghnách é dúnadh cuid den aerspás Eorpach i ndiaidh bhrúchtadh bolcánach Eyjafjallajökull san Íoslainn, mar ab amhlaidh i gcás imbhualadh eitleáin le héan agus an t-am a chaith saineolaí cuí-údaraíthe chun seiceálacha slándála riachtanacha a dhéanamh mar thoradh ar an imbhualadh sin ([breithiúnas an 31 Eanáir 2013, McDonagh, C-12/11](#); [breithiúnas an 4 Bealtaine 2017, Pešková agus Peška, C-315/15](#)).



MOILLEANNA

Iarradh ar an gCúirt roinnt uaireanta a cásdlí maidir le heitiltí ar cuireadh moill trí uair an chloig nó níos mó orthu a shoiléiriú. Iarradh uirthi go háirithe a mhíniú conas is cóir moilleanna a ríomh chomh maith leis an tionchar atá ag nasceitiltí ar mhoilleanna.

In 2014, chinn an Chúirt freisin go dtagraítear le ham sroichte na heitilte a bhfuiltear ag súil leis don uair a osclaítear ceann amháin de dhórais an eitleáin ar a laghad. Ní ach go dtí go gceadaítear do na paisinéirí an t-aerárthach a fhágáil go bhféadfaidh siad dul i mbun a ngnóthaí arís gan srianta ([breithiúnas an 4 Meán Fómhair 2014, Germanwings, C-452/13](#)). Shonraigh sí freisin, i gcás ina bhfuil moill ar eitilt mar gheall ar imthosca urghnácha agus imthosca eile a bhfuil an aerlíne freagrach astu araon, caithfear an mhoill a tharla de bharr na n-imthosca urghnácha a bhaint den mhoill iomlán atá ar an eitilt nuair a bhaintear an ceann scríbe amach. Beidh na paisinéirí i dteideal cúitimh má tá moill na heitilte nuair a bhaintear an ceann scríbe amach trí uair an chloig nó níos mó i ndiaidh an t-am sin a bhaint den mhoill iomlán ([breithiúnas an 4 Bealtaine 2017, Pešková agus Peška, C-315/15](#)).

In 2013, chinn an Chúirt freisin nach bhfuil íocaíocht cúitimh coinníollach ar mhoill a bheith ann uair an imeachta. Ionas go mbeidh cúiteamh le híoc, ní gá don phaisinéir ach a bheith faoi réir moill trí uair an chloig nó níos mó nuair a bhaineann sé amach a cheann scríbe deiridh, cibé acu arbh í an eitilt arna himeacht nó aon nasceitilt ba chúis leis an moill ([breithiúnas an 26 Feabhra 2013, Folkerts, C-11/11](#)). Ina theannta sin, shonraigh an Chúirt, in 2017, go gclúdaítear le fad na heitilte, lena gcinntear an méid cúitimh, i gcásanna turas aer le nasceitiltí, an fad díreach idir an chéad phointe imeachta agus an ceann scríbe deireanach, agus an méid sin amháin, agus ní foláir an méid sin a ríomh ar bhonn modha “mórchiorcal” ([breithiúnas an 7 Meán Fómhair 2017, Bossen e. a., C-559/16](#)).



CEALÚ EITILTÍ AGUS DIÚLTÚ BORDÁLA

Mar is amhlaidh i gcás moilleanna, tháinig cásanna áirithe os comhair na Cúirte inar iarradh uirthi a chinneadh ar cuireadh an eitilt ar ceal nó ar dhiúltaigh an aerlíne bordáil ar phaisinéir go héagórach.

I gcás nár shroich an t-eitleán a cheann scríbe agus ina raibh air filleadh ar an aerfort imeachta gan na paisinéirí a bheith in ann an eitilt sin a fháil arís, chinn an Chúirt gur cheart an eitilt sin a mheas mar a bheith curtha ar ceal, fiú má cuireadh na paisinéirí ar mhalairt slí chuig a gceann scríbe ar eitilt eile. Ós rud é go meastar an chéad eitilt mar a bheith curtha ar ceal, is féidir le paisinéirí cúiteamh a éileamh i gcásanna mar sin ([breithiúnas an 13 Deireadh Fómhair 2011, Sousa Rodríguez e. a., C-83/10](#)).

Chinn an Chúirt freisin nach bhfuil an coincheap maidir le bordáil a dhiúltú teoranta do na cásanna sin amháin ina ndéantar ró-áirithint ar eitiltí. Dá réir sin, ní thugtar údar d'aerlínte chun bordáil a dhiúltú do phaisinéirí a chuir suíochán in áirithe ar eitiltí níos déanaí mar gheall ar imthosca urghnácha — amhail stailc — a bhí ina gcúis le hatheagar a bheith curtha ag an aerlíne ar eitiltí i ndiaidh eitilt a cuireadh ar ceal. I gcás ina dtugann aerlíne suíochán paisinéara do dhuine eile, de bharr gur cuireadh isteach ar eitilt an duine sin de bharr stailce, déanann an aerlíne sin bordáil a dhiúltú go héagórach don phaisinéir, leis an toradh go bhfuil an paisinéir sin i dteideal cúitimh ([breithiúnas an 4 Deireadh Fómhair 2012, Finnair, C-22/11](#)).



OIBLEAGÁIDÍ NA nAERLÍNTE



Faoi rialachán ó 2004, ní mór d'aerlínte cúiteamh a íoc le paisinéirí ar cuireadh a n-eitilt ar ceal nó ar cuireadh moill orthu nó ar diúltaíodh bordáil go héagórach dóibh. Foráiltear leis an rialacháin do chúiteamh ar ráta comhréidh idir 250 agus 600 euro, ag brath ar fhad na heitilte beartaithe. Ina theannta sin, tá aerlínte faoi oibleagáidí chun cúnamh a thabhairt (aisíocaíocht chostas an ticéid nó athróid chuig an gceann scríbe deiridh go háirithe) agus chun íoc as costais áirithe (béile, lóistín agus costais teileachumarsáide). Bhí an deis ag an gCúirt ar roinnt ócáidí chun na hoibleagáidí sin a shoiléiriú.

In 2011, chinn an Chúirt, más rud é nach gclúdaítear an damáiste ábhartha nó neamhábhhartha a bhain do phaisinéirí leis an gcúiteamh ar ráta comhréidh dá bhforáiltear leis an rialachán ó 2004, féadfaidh siad an difríocht a éileamh ón aerlíne laistigh de na teorainneacha arna leagan síos leis an dlí idirnáisiúnta agus leis an dlí náisiúnta. Dhearbhaigh an Cúirt, dá réir sin, gur cheart do phaisinéirí a bheith in ann cúiteamh iomlán a fháil i leith damáiste a bhain dóibh, faoi réir na dteorainneacha thuasluaite ([breithiúnas an 13 Deireadh Fómhair 2011, Sousa Rodríguez e. a., C-83/10](#)).

Más rud é nach gcomhlíonann aerlíne a hoibleagáidí chun cúnamh a thabhairt agus chun íoc as costais, féadfaidh paisinéirí aisíocaíocht a éileamh ar na suimeanna is gá, atá iomchuí agus réasúnta chun mainneachtain na haerlíne a chúiteamh. Shonraigh an Chúirt freisin, cé go scaoiltear na haerlínte ó na n-oibleagáidí i leith cúiteamh a íoc de bharr imthosca urghnácha, ní scaoiltear iad ó na n-oibleagáid chun cúnamh agus cúram a thabhairt ([breithiúnas an 31 Eanáir 2013, McDonagh, C-12/11](#)).



BAGÁISTE

I measc na gceisteanna maidir le bagáiste, iarradh ar an gCúirt an t-uasmhéid airgid a shonrú ar féidir le paisinéirí a éileamh mar chúiteamh i leith damáistí ábhartha agus neamhábhartha a bhain dóibh mar gheall ar scriosadh nó cailleadh a mbagáiste. Ina theannta sin, thug an Chúirt aghaidh ar an gceist an bhféadfaidh aerlínte costas a ghearradh ar phaisinéirí as bagáiste a iompar.

Faoi Choinbhinsiún Montréal 1999, tá dliteanas aerlíne teoranta do thimpeall 1 300 euro i leith cásanna bagáiste scriosta nó caillte. Shonraigh an Chúirt go gclúdaítear leis an uasteorainn sin gach saghas damáiste, is é sin le rá, damáiste ábhartha agus neamhábhartha araon. Is é an dearcadh atá ag an gCúirt go bhfuil an uasteorainn cúitimh i bhfeidhm ar an damáiste iomlán a bhain do gach paisinéir, beag beann ar nádúr an damáiste ([breithiúnas an 6 Bealtaine 2010, Walz, C-63/09](#)).

D'aithin an Chúirt freisin go bhféadfar an costas i leith bagáiste a iompar a ghearradh, de bhreis ar phraghas an ticéid eitle, mar a dhéanann an chuid is mó d'aerlínte ar chostas íseal. Bíodh sin mar atá, shonraigh an Chúirt, áfach, nach féidir le bagáiste cábáin a bheith faoi réir táille bhreise, ós rud é nach mór é a mheas mar earra riachtanach le haghaidh paisinéirí a iompar ([breithiúnas an 18 Meán Fómhair 2014, Vueling Airlines, C-487/12](#)).



ÁIRITHINTÍ EITILTE

Bhí an deis ag an gCúirt roinnt uaireanta soiléiriú a thabhairt ar na rialacha nach mór do dhaoine atá ag díol aerthaistil a chomhlíonadh nuair a chuireann siad tairiscint ar fáil ar a suíomhanna gréasáin.

In 2012, rialaigh an Chúirt nach bhfuil an ceart ag daoine atá ag díol aerthaistil chun árachas i leith “eitilt a chur ar ceal” a chur le praghas an ticéid mar réamhshocrú. Is táille bhreise roghnach é árachas den chineál sin a chaithfear, faoin rialachán ó 2008 maidir le feidhmiú aersheirbhísí, a chur in iúl go soiléir ag tús an phróisis áirithinte agus is ar bhonn “rogha a bheith páirteach” a chaithfidh an custaiméir glacadh leis ([breithiúnas an 19 Iúil 2012, *ebookers.com Deutschland*, C-112/11](#)).

Foráiltear leis an rialachán céanna sin ó 2008 freisin nach mór an praghas iomlán atá le hóc a bheith curtha in iúl an t-am ar fad. Tháinig an Chúirt ar an gconclúid mar sin nach mór an praghas deiridh atá le hóc a bheith curtha in iúl i gcomhair gach seirbhís arna tairiscint, lena n-áirítear an chéad uair a chuirtear an praghas in iúl. Is é is cuspóir don cheanglas seo go háirithe custaiméirí a chur ar a gcumas chun comparáid éifeachtach a dhéanamh idir praghas na n-aersheirbhísí a chuireann aeriompróirí éagsúla ar fáil ([breithiúnas an 15 Eanáir 2015, *Air Berlin*, C-573/13](#)).





CÚIRT BHREITHIÚNAIS AN AONTAIS EORPAIGH

—
An Stiúrthóireacht um Chumarsáid
An tAonad Foilseacháin agus Meán Leictreonach

Mí na Samhna 2021

