



Légi járat törlése esetén az utasok a bekövetkezett vagyoni kárért nyújtott kártalanításon felül a nem vagyoni kárért is kártalanítást követelhetnek bizonyos feltételek mellett

Az utas a légi járat törlése esetén kártalanítást igényelhet továbbá, ha a repülőgépe felszállt, azonban ezt követően bármilyen ok miatt vissza kellett térnie az indulási repülőtérrre, és ezen utast más légi járatra irányították át

A légi utasoknak nyújtandó kártalanításról szóló rendelet¹ **egységesített intézkedéseket** ír elő, amelyeket a légitársaságoknak visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasaik tekintetében végre kell hajtaniuk. A rendelet ugyanakkor pontosítja, hogy annak alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. Így a rendelet szerint adott kártalanítás levonható az utasok által igényelhető esetleges további kártalanításból.

A rendeletben a légi járat törlésének esetére előírt egységesített intézkedések között szerepel az, hogy az utasok visszatéríthetik a jegyük árát vagy kérhetik azok átfoglaltatását. Ezenfelül a későbbi légi járatra való várakozásuk alatt a légitársaságnak megfelelő módon gondoskodnia kell róluk (például szállást, étkezési lehetőséget és telefonhívásokat biztosítva számukra). Végül, ha a járatot előzetes értesítés nélkül vagy nagyon rövid időn belüli értesítés mellett törlik, és nem állnak fenn rendkívüli körülmények, az utasoknak joguk van általánycártalanításra is, amelynek összege a tervezett járat távolságától függően változik.

Ezzel párhuzamosan a **Montreali Egyezmény**² pontosítja azokat a feltételeket, amikor az utasok valamely járat törlése miatt **egyéni kártérítés** iránti keresetet indíthatnak a fuvarozóval szemben. Nevezetesen ezen egyezmény a légifuvarozónak a járatotörés esetén fennálló felelősségét utasonként 4150 különleges lehvási jogra [SDR] korlátozza.³

A Pato Rodríguez családot, a López Sousa családot és Rodrigo Manuel Puga Lueirót felvették az Air France Párizsból (Franciaország) induló és Vigóba (Spanyolország) tartó 2008. szeptember 25-i járatára. A repülőgép a menetrendszerinti időben felszállt, azonban rövid idő elteltével a repülőgép műszaki problémája miatt visszatért a Charles de Gaulle repülőtérrre.⁴ E hét utast

¹ A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős 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.).

² A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, Montrealban, 1999. május 28-án megkötött, és az Európai Közösség részéről 1999. december 9-én aláírt, és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott egyezmény. Ezen egyezményt a 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 140., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.) módosított, a légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítására tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet (HL L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.) hajtja végre.

³ A Montreali Egyezményben szereplő különleges lehvási joggal kapcsolatban említett összegek esetében a Nemzetközi Valutaalap (IMF) által meghatározott különleges lehvási jog alkalmazandó. Így ezen összegeket kell a nemzeti valutákra átváltani. 2011. szeptember 15-én 4150 SDR-nek körülbelül 4750 euró felelt meg.

⁴ Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésében a spanyol bíróság azonban nem pontosította, hogy a repülőgép néhány utassal később újra felszállt-e és késéssel megérkezett-e a célállomásra, vagy éppen ellenkezőleg, nem szállt fel újra.

felvették a másnapi légi járatokra, azonban csak R. M. Puga Lueiro kapott ez idő alatt segítséget a légitársaságtól. A Pato Rodríguez család jegyeit átfoglalták Portóba (Portugália), és innen taxival kellett lakóhelyükre, Vigo városába eljutniuk.

A szóban forgó hét utas bírósági keresetet indított, mindegyikük 250 eurót követelve a légi járat törlése miatti kártalanítás címén. A Pato Rodríguez család továbbá 170 eurót követel taxiköltség megtérítése címén és személyenként 650 eurót nem vagyoni kártérítés címén. A López Sousa család mindegyik tagja szintén 650 eurót követel nem vagyoni kártérítés címén, valamint azt, hogy térítsék meg a repülőtéren elfogyasztott ételek árát és kutyájuknak az eredetileg tervezettnél egy nappal tovább tartó megőrzésével kapcsolatban felmerült költségeket. R. M. Puga Lueiro 300 eurót követel az általa elszenvedett nem vagyoni kár megtérítése címén.

Ezzel kapcsolatban az ügyben eljáró Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (pontevedrai kereskedelmi bíróság, Spanyolország) annak tisztázását kéri a Bíróságtól, hogy a jelen eset „légi járat törlésének” tekinthető-e. Ezenfelül a spanyol bíróság azt szeretné megtudni, hogy az utasok által követelhető „további kártalanítás” mindenfajta – beleértve a nem vagyoni kárt is – kárt magában foglal-e, és hogy ez a kártalanítás kiterjedhet-e azokra a költségekre, amelyek az utasok számára azért merültek fel, mert a légitfuvarozó nem teljesítette az őt terhelő segítségnyújtási és ellátási kötelezettséget.

A Bíróság a mai napon kihirdetett ítéletében először is úgy pontosítja a „légi járat törlése” fogalmának értelmezését, hogy az nem kizárólag az érintett légi jármű bármely felszállása elmaradásának esetére irányul. Ez a fogalom ugyanis kiterjed arra az esetre is, amikor a légi jármű felszállt, azonban ezt követően bármilyen ok miatt vissza kellett térnie az indulási repülőterre, ahol az említett légi jármű utasait más légi járatokra irányították át.

E tekintetben a Bíróság úgy ítéli meg, hogy annak a körülménynek, hogy a felszállás megtörtént, azonban a légi járműnek ezt követően vissza kellett térnie a felszállás helye szerinti repülőterre anélkül, hogy a menetrendben szereplő célállomást elérte volna, az a hatása, hogy a légi járatot nem lehet az eredetileg tervezett formában teljesítettnek tekinteni.

A Bíróság ezenfelül rámutat arra, hogy **annak vizsgálatakor, hogy a „légi járat törlésének” esete áll-e fenn, az egyes szállított utasok egyedi helyzetét kell megvizsgálni**, nevezetesen azt, hogy az érintett utas tekintetében felhagytak-e a légi járat eredeti repülési tervével. Ennek során ahhoz, hogy megállapítható legyen a légi járat törlése, egyáltalán nem szükséges az, hogy az összes utast, akinek az eredetileg tervezett járatra foglalása volt, egy másik légi járatra irányítsák át.

Így – mivel a jelen esethez hasonlóan hét utast a tervezett indulási nap másnapjára szóló más légi járatokra irányították át annak érdekében, hogy lehetővé tegyék számukra úticéljuk (nevezetesen Vigo) elérését – a Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy az eredetileg tervezett „légi járatukat” „töröltnek” kell minősíteni.

Másodsorban a Bíróság rámutat arra, hogy a „további kártalanítás” fogalma lehetővé teszi a nemzeti bíróság számára, hogy megtérítse a légi fuvarozási szerződés nemteljesítéséből eredő nem vagyoni kárt, és erre a kártalanításra a Montreali Egyezményben vagy a nemzeti jogban szereplő feltételek szerint kerüljön sor.

A Bíróság ugyanis úgy ítéli meg, hogy a „további kártalanítás” célja a 261/2004 rendeletben szereplő egységesített és azonnali intézkedések alkalmazásának kiegészítése. Ezért ez a „további kártalanítás” lehetővé teszi az utasoknak mindazon vagyoni és nem vagyoni kár megtérítését, amely amiatt érte őket, hogy a légitfuvarozó nem teljesítette a szerződéses kötelezettségeit, és erre a kártalanításra a Montreali Egyezményben vagy a nemzeti jogban szereplő feltételek és korlátozások szerint kerüljön sor.

Harmadsorban a Bíróság ehhez hozzáfűzi, hogy **ha a fuvarozó nem teljesíti a rendelet alapján őt terhelő segítségnyújtási** (a jegy árának visszatérítése vagy a végső célállomásra történő átfoglalás, az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér közötti közlekedési költségek

átvállalása) és ellátási (étkezési, szállás- és távközlési költségek) kötelezettséget, a légi utasok megalapozottan hivatkozhatnak a kártalanításhoz való jogra. Abban az esetben azonban, ha ezek a kártalanítások közvetlenül a rendeletből erednek, nem tekinthetők a „további” kártalanítás hatálya alá tartozónak.

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