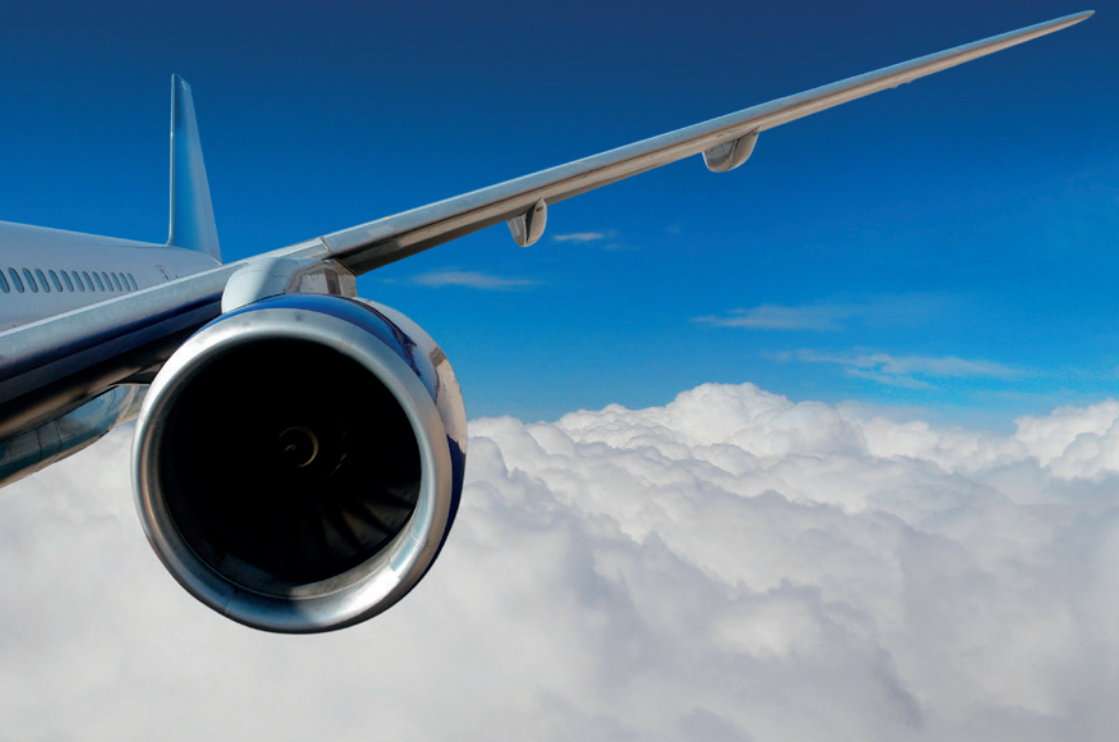




AZ EURÓPAI UNIÓ
BÍRÓSÁGA

A BÍRÓSÁG ÉS A LÉGI UTASOK JOGAI

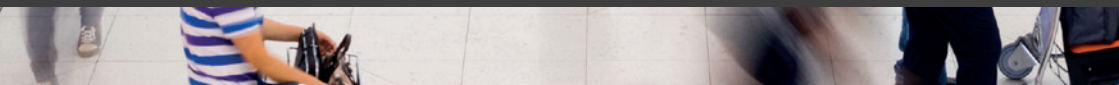


ELŐSZÓ

Az Európai Unió Bírósága 1952 óta biztosítja az uniós jog tagállamokban való tiszteletben tartását és helyes alkalmazását. Az idők során a Bíróság által hozott ítéletek megerősítették az európai integrációt, és egyszersmind egyre szélesebb körű jogokat biztosítottak a polgárok számára. A következő oldalak a légi utasok jogaira vonatkozó legfontosabb bírósági ítéletek közül ismertetnek néhányat.



ÁLTALÁNOS ELVEK



Évente hárommilliárd utas utazik repülővel. 2004-ben az Unió rendeletet fogadott el azon légi utasok jogairól, akik valamely tagállam területén található repülőtérről indulnak vagy ilyen repülőtérré érkeznek (261/2004 rendelet). A Bíróságnak rendszeresen kell értelmeznie ezt a rendeletet, ezzel biztosítva annak valamennyi tagállamban való egységes alkalmazását. A Bíróság különösen a következő visszatérő kérdésre adott választ: mely esetekben és milyen feltételek mellett kell a légitársaságnak kártalanítást fizetnie az utasok számára?

Jóllehet a 2004-es rendelet csupán azt írja elő, hogy kártalanítás illeti meg azokat az utasokat, akiknek a járatát törölték, és akik átfoglalással jutnak el a célállomásra, amennyiben az eredetileg tervezett időtartamhoz képest legalább három órát kell utazásra fordítaniuk, a Bíróság 2009-ben kimondta, hogy azok az utasok, akiknek a járata három órát vagy annál többet késik, szintén kártalanításra jogosultak. Nem lenne indokolt ugyanis a késéssel érintett járatok utasainak eltérő módon való kezelése, amennyiben a végső célállomásukat ők is legalább három órával később érik el.

A Bíróság ugyanebben az ítéletben pontosította, hogy a légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén a légitársaságok mentesülhetnek a kártalanítási kötelezettségük alól, ha bizonyítják, hogy a járat törlését vagy késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyek kívül esnek a tényleges befolyásukon, és amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni ([2009. november 19-i Sturgeon ítélet, C-402/07](#)).



RENDKÍVÜLI KÖRÜLMÉNYEK



A légitársaságok nem kötelesek kártalanítást fizetni az utasoknak „rendkívüli körülmények” esetén. A Bíróságot az évek során arra kérték, hogy közelebbről határozza meg és pontosítsa ezt a fogalmat.

A Bíróság kifejtette, hogy az utaslépcső légi járművel történő ütközése, valamint főszabály szerint a váratlan műszaki hibák többsége – így a meghibásodás vagy az idő előtt meghibásodott alkatrész cseréje – nem minősül rendkívüli körülménynek. Ezért a légitársaságok nem mentesülhetnek a kártalanítási kötelezettségük alól, mivel az ilyen műszaki problémák elkerülhetetlenül együtt járnak a repülőgép működtetésével, és nem állnak a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül, mivel ezen utóbbinak kell biztosítania a jármű karbantartását ([2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14](#)). A Bíróság ugyanakkor pontosította, hogy bizonyos műszaki problémák rendkívüli körülményeknek tekinthetők (például a már használatban lévő gépek biztonságát érintő rejtett gyártási hibák vagy a légi járműben a szabotázs vagy terrorcselekmények által okozott károk) ([2014. november 21-i Siewert és társai végzés, C-394/14](#)).

A Bíróság emellett elismerte, hogy az európai légtér egy részének az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörését követő lezárása rendkívüli körülménynek minősült, ahogyan annak tekinthető a repülőgép madárral történő ütközése, valamint az említett ütközés miatt szükséges biztonsági ellenőrzések engedéllyel rendelkező szakértő általi elvégzésének ideje ([2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11](#); [2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15](#)).



KÉSÉSEK

A Bíróságnak több alkalommal pontosítania kellett a három vagy több órás késéssel érintett járatokra vonatkozó ítélezési gyakorlatát. Különösen a késés számításának részletes szabályait, valamint a csatlakozásoknak a késésekre gyakorolt hatását kellett részletesebben kifejtenie.

2014-ben a Bíróság megállapította, hogy a légi járat tényleges érkezésének időpontja az az időpont, amikor legalább a repülőgép egyik ajtaja kinyílik. Az utasok ugyanis csak akkor folytathatják korlátozások nélkül a tevékenységeiket, amikor engedélyezték számukra, hogy elhagyják a gépet ([2014. szeptember 4-i Germanwings ítélet, C-452/13](#)). A Bíróság ezenkívül kifejtette, hogy amennyiben a repülőgép késése a rendkívüli körülmény mellett a légitársaságnak felróható más körülményekre is visszavezethető, akkor a rendkívüli körülménynek betudható késést le kell vonni az érkezéskor fennálló teljes késési időből. Ha e levonást követően az érkező járat késése legalább háromórás, akkor az utasok kártalanításra jogosultak ([2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet, C-315/15](#)).

2013-ban a Bíróság egyébiránt rámutatott arra, hogy a kártalanításnak nem feltétele, hogy az indulásnál késés álljon fenn. A kártalanításhoz elegendő, ha a járat legalább háromórás késéssel érkezik meg az utas utolsó célállomására, függetlenül attól, hogy a késést az indulási járat vagy az esetleges csatlakozó járatok okozták ([2013. február 26-i Folkerts ítélet, C-11/11](#)). A Bíróság emellett 2017-ben kifejtette, hogy a kártalanítás összegét meghatározó repülési távolság csatlakozó légi járatok esetén kizárólag az első felszállási hely és az utolsó célállomás közötti közvetlen, „légvonalban” számított távolságot jelenti ([2017. szeptember 7-i Bossen és társai ítélet, C-559/16](#)).



TÖRLÉS, VALAMINT A BESZÁLLÁS VISSZAUTASÍTÁSA

A késésekhez hasonlóan a Bíróság olyan sajátos helyzetekkel is szembekerült, ahol azt kellett meghatároznia, hogy a járat törléséről vagy az utas beszállításának a légitársaság általi alaptalan visszautasításáról van-e szó.

A Bíróság kimondta, hogy amennyiben a repülőgép nem éri el a célállomást, és anélkül tér vissza az indulási repülőtérre, hogy az utasok továbbutazhatnának a járművel, úgy kell tekinteni, hogy a járatot törölték, még akkor is, ha az utasokat más járatra történő átfoglalással eljuttatták a célállomásukra. Mivel az eredeti járatot töröltnek kell tekinteni, az utasok ilyen esetben kártalanításra tarthatnak igényt ([2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet, C-83/10](#)).

A Bíróság emellett kimondta, hogy a visszautasított beszállás fogalma nem korlátozódik a túlfoglalás eseteire. Így a rendkívüli körülmények – például sztrájk – fennállása, amely a légitársaságot a törölt járatot követő későbbi légi járatok átszervezésére készíti, nem igazolja az említett későbbi légi járatokra jegyet váltó utasok beszállásának a visszautasítását. Ezért az a légitársaság, amely egy utas helyét olyan személynek adja át, akinek a járatát a sztrájk érinti, jogellenesen utasítja vissza ezen utas beszállását, aki következésképpen kártalanításra jogosult ([2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11](#)).



A LÉGITÁRSASÁGOK KÖTELEZETTSÉGEI



A 2004. évi rendelet értelmében a légitársaságoknak kártalanítaniuk kell a törölt és a késéssel érintett légi járatok utasait, valamint azokat az utasokat, akiknek a beszállását jogellenesen visszautasították. A rendelet előírása szerint az átalánykártalanítás összege a tervezett repülőút hosszától függően 250 és 600 euró között változik. A légitársaságokat ezen felül segítségnyújtási (a jegy árának visszatérítése vagy különösen a végső célállomásra történő átfoglalás) és ellátási kötelezettség (étkezési, szállás- és távközlési költségek) terheli. A Bíróságnak több ízben alkalma nyílt e kötelezettségek pontosítására.

2011-ben a Bíróság rámutatott arra, hogy amennyiben a 2004-es rendeletben előírt átalánykártalanítás nem fedezi az utasok által elszenvedett teljes vagyoni és nem vagyoni kárt, az utasok további kártalanítást követelhetnek a légitársaságtól a nemzetközi és nemzeti jog által meghatározott kereteken belül. A Bíróság ezzel kimondta, hogy a fent említett keretek között az utasok az őket ért teljes kár megtérítésére igényt tarthatnak ([2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet, C-83/10](#)).

Ha egy légitársaság nem teljesíti a segítségnyújtási és ellátási kötelezettségét, az utasok követelhetik a légitársaság által nyújtott ellátás elmaradásának pótlásához szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyult összegek megtérítését. A Bíróság emellett pontosította, hogy a rendkívüli körülmények fennállása kétségtelenül mentesíti a légitársaságokat a kártalanítási kötelezettségük alól, a segítségnyújtási és ellátási kötelezettségük alól azonban nem ([2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11](#)).



POGGYÁSZ

A poggyással kapcsolatos kérdések keretében a Bíróságnak részletesebben meg kellett határoznia azt a maximális összeget, amelyet az utas az őt ért vagyoni és nem vagyoni kár megtérítéseként követelhet a poggyásának megsemmisülését vagy elvesztését követően. A Bíróság emellett megvizsgálta, hogy a légitársaságok felszámíthatnak-e díjat az utasoknak a poggyászok szállításáért.

Az 1999. évi Montreali Egyezmény értelmében a poggyászok megsemmisülése vagy elvesztése esetén a légitársaság felelősségének mértéke körülbelül 1300 Euró összegre korlátozódik. A Bíróság pontosította, hogy e korlát valamennyi kártípusra, így a vagyoni és nem vagyoni kárra is vonatkozik. A Bíróság ugyanis megállapította, hogy a kártalanítás felső határa a kár jellegétől függetlenül az egyes utasok által elszenvedett kár egészére vonatkozik ([2010. május 6-i Walz ítélet, C-63/09](#)).

A Bíróság egyébiránt elismerte, hogy a repülőjegy árán túl felár számítható fel a poggyászok szállításáért, amely gyakorlatot az alacsony viteldíjú légitársaságok többsége követ. Ugyanakkor a Bíróság pontosította, hogy a kabinban szállított poggyászok esetén nem számítható fel felár, mivel e poggyászok az utasszállítás elengedhetetlen elemeinek tekintendők ([2014. szeptember 18-i Vueling Airlines ítélet, C-487/12](#)).



REPÜLŐJEGY-FOGLALÁS

A Bíróságnak több ízben alkalma nyílt pontosítani azokat a szabályokat, amelyeket a repülőjegyek értékesítőinek be kell tartaniuk, amikor ajánlatot tesznek közzé az internetes oldalukon.

2012-ben a Bíróság kimondta, hogy a repülőút értékesítője nem alkalmazhatja alapbeállításként a jegyáron belül az útlemondási biztosítás választását. Az ilyen biztosítás ugyanis olyan választható felár, amelyet a légi járatok üzemeltetéséről szóló 2008. évi rendelet szerint a jegyfoglalási folyamat kezdetén egyértelmű formában kell feltüntetni, és az elfogadásának a vevő kifejezett nyilatkozatával kell történnie ([2012. július 19-i ebooker.com Deutschland ítélet, C-112/11](#)).

Ugyanezen 2008. évi rendelet emellett úgy rendelkezik, hogy a megfizetendő végső árat mindenkor fel kell tüntetni. A Bíróság ebből azt a következtetést vonta le, hogy a megfizetendő végső árat az ajánlat tárgyát képező összes légi járatra vonatkozóan fel kell tüntetni, már az ár első megjelölésekor is. E kötelezettség célja különösen az, hogy lehetővé tegye az ügyfelek számára, hogy a különböző légi fuvarozók légi járataira vonatkozó árakat hatékonyan összehasonlíthassák ([2015. január 15-i Air Berlin ítélet, C-573/13](#)).





AZ EURÓPAI UNIÓ
BÍRÓSÁGA

Kommunikációs Igazgatóság
Kiadványok és Elektronikus Média Egység

2017. Október

