



## Határozatok Tára

C-22/11. sz. ügy

**Finnair Oyj  
kontra  
Timy Lassooy**

(a Korkein oikeus [Görögország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Légi közlekedés — 261/2004/EK rendelet — Az utasok kártalanítása visszautasított beszállás esetén — A »visszautasított beszállás« fogalma — A »visszautasított beszállásnak« való minősülés alóli kizárás — A légi járatnak az indulás helye szerinti repülőtéren tartott sztrájk miatti törlése — A törölt légi járatot követő légi járatok átszervezése — E légi járatok utasainak kártalanításhoz való joga”

Összefoglaló – A Bíróság ítélete (harmadik tanács), 2012. október 4.

1. *Közlekedés — Légi közlekedés — 261/2004 rendelet — A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai — Visszautasított beszállás — Fogalom — Tág értelmezés — Fogalom, amely utasok visszautasított beszállásának valamennyi esetét magában foglalja — Az említett fogalomnak a túlfoglalás eseteire történő korlátozása — Kizártság*

*(261/2004 európai parlamenti és tanácsi rendelet, (1) preambulumbekkezdés, és 2. cikk, j) pont, valamint 4. cikk; 295/91 tanácsi rendelet, 1. cikk)*

2. *Közlekedés — Légi közlekedés — 261/2004 rendelet — A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai — A légi járatok rendkívüli körülmények folytán történő átszervezése miatti visszautasított beszállás — E járatok utasainak kártalanításhoz való joga*

*(261/2004 európai parlamenti és tanácsi rendelet, (15) preambulumbekkezdés, és 2. cikk, j) pont, valamint 4. cikk, (3) bekezdés, és 13. cikk)*

1. A „visszautasított beszállásnak” a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91 rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja és 4. cikke értelmében vett fogalmát akként kell értelmezni, hogy az nemcsak az olyan visszautasított beszállásra vonatkozik, amely a túlfoglalás helyzeteire vezethető vissza, hanem az olyan visszautasított beszállásra is, amelynek egyéb, így például működtetési okai vannak.

Az uniós jogalkotó ugyanis kiterjesztette az említett meghatározás hatályát a beszállás túlfoglalás miatti visszautasításának egyetlen, korábban a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló 295/91 rendelet 1. cikkében foglalt esetén túl, és annak tág értelmet adott, minden olyan esetre vonatkoztatva, amikor a légifuvarozó megtagadja egy utas szállítását.

A „visszautasított beszállás” fogalma hatályának kizárólag a túlfoglalás eseteire való korlátozása a gyakorlatban azzal a hatással járna, hogy jelentősen csökkenti az utasoknak a 261/2004 rendelet alapján biztosított védelmet, ennél fogva ellentétes lenne az (1) preambulumbekzdésében foglalt célkitűzéssel, vagyis az utasok magas szintű védelmének biztosításával, ami igazolja a számukra elismert jogok tág értelmezését.

(vö. 21–23., 26. pont és a rendelkező rész 1. pontja)

2. A „visszautasított beszállásnak” a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91 rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontját és 4. cikkének (3) bekezdését akként kell értelmezni, hogy a rendkívüli körülmények fennállása, amely a légifuvarozót a légi járatoknak az e körülmények fennállását követő átszervezésére készíti, nem igazolhatja a későbbi légi járatokra való beszállásnak a visszautasítását, és nem mentesítheti e légifuvarozót az ugyanezen rendelet 4. cikkének (3) bekezdése szerinti, azon utas kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alól, akinek beszállását az említett körülményeket követően átszervezett légi járatok egyikére visszautasítja.

Ugyanis, a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésével ellentétben, ugyanezen rendelet 2. cikkének j) pontja és 4. cikke nem rendelkezik akként, hogy a visszautasított beszállás olyan rendkívüli körülményekhez kapcsolódó esetén, amelyet minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, a légifuvarozó mentesül azon utasok kártalanítása iránti kötelezettsége alól, akik beszállását akarataik ellenére visszautasították. Következésképpen az uniós jogalkotó szándéka nem irányult arra, hogy az említett kártalanítástól el lehessen tekinteni a rendkívüli körülmények bekövetkezéséhez kapcsolódó okok alapján.

Egyébként a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekzdéséből következően 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 átszervezése indokával utasítják vissza. A „rendkívüli körülmények” fogalma ugyanis a légifuvarozó kötelezettségeinek korlátozására vagy akár annak e kötelezettségek alóli mentesítésére irányul, ha a szóban forgó eseményt minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Márpedig ha e légifuvarozó egy menetrend szerinti légi járatot a repülőtér személyzetének sztrájkja miatt kényszerül törölni, majd akként határoz, hogy későbbi járatait átszervezi, semmiképpen nem tekinthető úgy, hogy e légifuvarozó az említett sztrájk folytán kényszerült egy olyan utas beszállásának visszautasítására, aki az említett járat törlése után két nappal szabályosan jelentkezett beszállásra.

(vö. 36., 37., 40. pont és a rendelkező rész 2. pontja)