C/2024/5687

25.9.2024

FÓGRA ÓN gCOIMISIÚN

Treoirlínte Léirmhínitheacha maidir le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena mbunaítear rialacha comhchoiteanna maidir le cúiteamh agus cúnamh do phaisinéirí i gcás nach gceadófar dóibh bordáil agus i gcás ina gcuirfear eitiltí ar ceal nó i gcás ina gcuirfear moill fhada orthu agus Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 maidir le dliteanas aeriompróirí i gcás tionóiscí

(C/2024/5687)

CLÁR ÁBHAIR

Leathanach

1. RÉAMHRÁ 3
2. RAON FEIDHME RIALACHÁN (CE) Uimh. 261/2004 5
2.1. Raon feidhme críochach 5
2.1.1. Raon feidhme geografach 5
2.1.2. Coincheap na ‘heitilte’ i gcomhréir le hAirteagal 3(1)(a) 6
2.1.3. Eitiltí a thagann faoi raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 6
2.1.4. Eitiltí atá lasmuigh de raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 7
2.1.5. Raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le cúiteamh nó cúnamh a fuarthas i dtír nach tír den Aontas Eorpach í agus na héifeachtaí ar chearta na bhfaighteoirí faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 7
2.2. Raon feidhme ábhartha 8
2.2.1. Neamhchur i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le paisinéirí atá ag taisteal ar héileacaptar 8
2.2.2. Neamhchur i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le paisinéirí atá ag taisteal saor in aisce nó ar tháille laghdaithe nach bhfuil ar fáil go díreach nó go hindíreach don phobal 8
2.2.3. Ceanglas go mbeidh paisinéirí i láthair le haghaidh seiceáil isteach 8
2.2.4. Cur i bhfeidhm maidir le haeriompróirí oibríochta 9
2.2.5. Teagmhais a bhfuil feidhm ag Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir leo 9
2.2.6. Neamhchur i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le turais ilmhódacha 9
2.2.7. Raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 i ndáil le Treoir (AE) 2015/2302 (An Treoir maidir le Taisteal Láneagraithe) 9
3. TEAGMHAIS LENA dTUGTAR CEARTA FAOI RIALACHÁN (CE) Uimh. 261/2004 10
3.1. Cead bordála a dhiúltú 10
3.1.1. An coincheap ‘cead bordála a dhiúltú’ 10
3.1.2. Cearta a bhaineann le cead bordála diúltaithe 11
3.2. Cealú 12
3.2.1. Sainmhíniú ar chealú 12
3.2.2. Athrú ar an am imeachta 12
3.2.3. Ccás aerárthach a fhilleann ar a phointe imeachta 12
3.2.4. Eitilt atreoraithe 13
3.2.5. Dualgas cruthúnais i gcás cealaithe 13
3.2.6. Cearta a bhaineann le cealú 13
3.3. Moill 13
3.3.1. Moill ag imeacht 13
3.3.2. ‘Moill fhada’ tráth an teachta 13

3.3.3. An mhoill tráth an teachta agus coincheap an ama teachta a thomhas 13
3.4. Uasghrádú agus íosghrádú 14
3.4.1. Sainmhíniú ar uasghrádú agus íosghrádú 14
3.4.2. Cearta a bhaineann le huasghrádú agus le híosghrádú 14
4. CEARTA PAISINÉIRÍ 15
4.1. Ceart chun faisnéise 15
4.1.1. Ceart ginearálta chun faisnéise 15
4.1.2. Faisnéis atá le soláthar i gcás moille, cead bordála a dhiúltú nó cealú 15
4.2. Ceart chun aisíocaíochta, athródaithe nó atháirithinte i gcás nach gceadaítear bordáil nó i gcás ina gcuirtear eitilt ar ceal 16
4.3. An ceart chun cúraim i gcás nach gceadaítear bordáil, i gcás ina gcuirtear eitilt ar ceal nó i gcás ina gcuirtear moill ar an eitilt 18
4.3.1. Coincheap an chirt chun cúraim 18
4.3.2. Béilí, sólaistí agus cóiríocht a sholáthar 18
4.3.3. Cúram in imthosca urghnácha nó le linn teagmhais eisceachtúla 20
4.4. An ceart chun cúitimh i gcás i gcás nach gceadaítear bordáil, i gcás ina gcuirtear eitiltí ar ceal nó i gcás ina gcuirtear moill ar eitiltí ar theacht isteach agus i gcás athródaithe, agus aisíocaíocht as íosghrádú 20
A. *Ginearálta* 20
B. *Cúiteamh i gcás cead bordála a dhiúltú* 20
4.4.1. Cúiteamh, cead bordála a dhiúltú agus imthosca eisceachtúla 20
4.4.2. Cúiteamh, cead bordála a dhiúltú agus nasceitiltí 20
4.4.3. Méid an chúitimh 21
C. *Cúiteamh i gcás cealaithe* 21
4.4.4. Cás ginearálta 21
4.4.5. Méid an chúitimh 21
4.4.6. An oibleagáid paisinéirí a chur ar an eolas 21
D. *Cúiteamh i gcás moille fada ar theacht isteach* 22
4.4.7. 'Moilleanna fada' ar theacht isteach 22
4.4.8. Cúiteamh as moill fhada ar theacht isteach i gcás nasceitiltí 22
4.4.9. Cúiteamh as moill fhada ar theacht isteach má ghlacann paisinéir le heitilt chuig aerfort eile seachas an t-aerfort a ndearnadh an áirithint ina leith 22
4.4.10. Méid an chúitimh 23
4.4.11. An fad a ríomh ar bhonn an 'turais' chun an cúiteamh a chinneadh i gcás moill fhada ag an gceann scríbe deiridh 23
E. *Cúiteamh i gcás athródaithe* 23
4.4.12. Ceanglas maidir le paisinéirí a athródú in am trátha 23
4.4.13. Athródú agus teacht isteach níos mó ná 2 uair an chloig tar éis an ama teachta sceidealaithe ach níos lú ná 3 uair an chloig 24
F. *Aisíocaíocht i gcás íosghrádaithe* 24
4.4.14. An méid a ríomh 24
G. *Tuilleadh cúitimh* 24
5. IMTHOSCA URGHNÁCHA 24
5.1. Prionsabail 24
5.2. Teagmhais 'inmheánacha' agus 'sheachtracha' 25
5.2.1. Coincheap 25

5.2.2. Teagmhais ‘inmheánacha’ 25

5.2.3. Teagmhais ‘sheachtracha’ 27

5.3. Bearta réasúnta is féidir coinne a bheith leis go ndéanfaidh aeriompróir in imthosca urghnácha 28

5.4. Imthosca urghnácha ar eitilt roimhe sin leis an aerárthach céanna 29

6. CEARTA PAISINÉIRÍ I GCÁS CUR ISTEACH OLLMHÓR AR THAISTEAL 29

6.1. Ginearálta 29

6.2. An ceart chun athródú nó aisíocaíocht a fháil 29

6.3. Ceart chun cúraim 30

6.4. An ceart chun cúitimh 30

7. CÚITEAMH, AISÍOCAÍOCHT, ATHRÓDÚ AGUS CÚRAM i gCÁS TURAIS ILMHÓDACHA 31

8. GEARÁIN LE COMHLACHTAÍ NÁISIÚNTA FORFHEIDHMITHE, EINTITIS UM RÉITEACH MALARTACH DÍOSPÓIDÍ AGUS COSAINT TOMHALTÓIRÍ FAOIN RIALACHÁN MAIDIR LE COMHAR AR MHAITHE LE COSAINT TOMHALTÓIRÍ 31

8.1. Gearáin le comhlachtaí náisiúnta forfheidhmithe 31

8.2. Réiteach Malartach Díospóidí (RMD) 32

8.3. Modhanna breise chun cuidiú le páirtithe leasmhara Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a chur i bhfeidhm ... 32

9. CAINGEAN A THIONSCNAMH FAOI RIALACHÁN (CE) Uimh. 261/2004 33

9.1. Dlínse inar féidir caingean a thionscnamh faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 33

9.2. Teorainn ama chun caingean a thionscnamh faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 34

10. DLITEANAS AERIOMPRÓIRÍ FAOI CHOINBHINSIÚN MONTRÉAL 34

1. **RÉAMHRÁ**

Tháinig Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([1]) i bhfeidhm an 17 Feabhra 2005. Leagtar síos leis an Rialachán íosleibhéal caighdeán cáilíochta maidir le cosaint paisinéirí, rud a chuireann gné thábhachtach tomhaltóra le léirscaoileadh an mhargaidh eitlíochta.

Sa Pháipéar Bán ón gCoimisiún maidir le hIompar, a glacadh an 28 Márta 2011 ([2]), luadh i measc a chuid tionscnamh an gá atá le ‘léirmhíniú aonfhoirmeach ar dhlí an Aontais maidir le cearta paisinéirí agus forfheidhmiú comhchuibhithe agus éifeachtach a fhorbairt, chun cothrom iomaíochta don tionscal agus caighdeán Eorpach cosanta do na saoránaigh araon a áirithiú’.

Maidir le haeriompar, léiríodh sa Teachtaireacht ón gCoimisiún an 11 Aibreán 2011 ([3]) an chaoi a raibh forálacha Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 á léirmhíniú ar bhealaí éagsúla, mar gheall ar limistéir liatha agus bearnaí sa téacs atá ann faoi láthair, agus go raibh éagsúlacht san fhorfheidhmiú idir na Ballstáit. Ina theannta sin, léiríodh ann go bhfuil sé deacair do phaisinéirí a gcearta aonair a dhearbhú.

([1]) Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 11 Feabhra 2004 lena mbunaítear rialacha comhchoiteanna maidir le cúiteamh agus cúnamh do phaisinéirí i gcás nach gceadaítear dóibh bordáil agus i gcás ina gcuirtear eitiltí ar ceal nó i gcás ina gcuirtear moill fhada orthu, agus lena n-aisghairtear Rialachán (CEE) Uimh. 295/91 (IO L 46, 17.2.2004, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

([2]) Treochlár um Limistéar Iompair Eorpach Aonair – I dtreo córais iompair atá iomaíoch agus tíosach ar acmhainní (COM(2011) 144 final), féach leathanach 23. (http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF).

([3]) Teachtaireacht ón gCoimisiún chuig Parlaimint na hEorpa agus chuig an gComhairle maidir le cur i bhfeidhm Rialachán 261/2004 lena mbunaítear rialacha comhchoiteanna maidir le cúiteamh agus cúnamh do phaisinéirí i gcás nach gceadaítear dóibh bordáil agus i gcás ina gcuirtear eitiltí ar ceal nó i gcás ina gcuirtear moill fhada orthu (COM(2011) 174 final) (http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:EN:PDF).

An 29 Márta 2012, ghlac Parlaimint na hEorpa rún ([4]) mar fhreagairt ar an Teachtaireacht ón gCoimisiún an 11 Aibreán 2011. Leag an Pharlaimint béim ar na bearta a mheas sí a bheith bunriachtanach chun muinín paisinéirí a fháil ar ais, go háirithe na rialacha atá ann cheana a bheith á gcur i bhfeidhm go cuí ag na Ballstáit agus ag aeriompróirí, modhanna sásaimh leordhóthanacha agus simplí a bheith á bhforfheidhmiú, agus faisnéis chruinn faoina gcearta a sholáthar do phaisinéirí.

Thíolaic an Coimisiún togra le haghaidh leasú ar Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 agus ar Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 ([5]) ([6]) in 2013, chun cearta a shoiléiriú, chun cur i bhfeidhm níos fearr Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ag aeriompróirí a áirithiú, agus chun forfheidhmiú an Rialacháin ag comhlachtaí náisiúnta forfheidhmithe a áirithiú. Tá an togra á scrúdú faoi láthair ag reachtas an Aontais Eorpaigh ([7]).

Mar a fógraíodh ina Theachtaireacht an 7 Nollaig 2015 maidir le straitéis eitlíochta don Eoraip ([8]), ghlac an Coimisiún Treoirlínte Léirmhínitheacha maidir le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 agus maidir le Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 ón gComhairle ([9]) in 2016.

Bhí tionchar suntasach ag an gcásdlí ar léirmhíniú Rialachán (CE) Uimh. 261/2004. Is minic a d'iarr na cúirteanna náisiúnta ar Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh ('an Chúirt') forálacha áirithe a shoiléiriú, lena n-áirítear príomhghnéithe den Rialachán. Léirítear ina bhreithiúnais léirmhínitheacha staid reatha dhlí an Aontais, nach mór do na húdaráis náisiúnta a chur i bhfeidhm. Léirigh meastóireacht a rinneadh in 2010 ([10]) agus measúnú tionchair a rinneadh in 2012 ([11]) araon an líon mór rialuithe a rinne an Chúirt. Dá bhrí sin, is léir gur gá bearta a dhéanamh chun comhthuiscint agus forfheidhmiú cuí Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a áirithiú ar fud an Aontais.

Leis na Treoirlínte Léirmhínitheacha seo, nuashonraítear na Treoirlínte roimhe seo maidir le cearta aerphaisinéirí chun na rialuithe ábhartha ón gCúirt a tugadh idir 2016 agus foilsiú na dTreoirlínte seo a chur san áireamh. I measc nithe eile, tá sé mar aidhm leo soiléireacht níos fearr a sholáthar maidir le roinnt forálacha atá i Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, go háirithe i bhfianaise chásdlí na Cúirte ([12]). Leis sin, ba cheart go mbeifí in ann na rialacha atá ann faoi láthair a fhorfheidhmiú ar bhealach níos éifeachtaí agus níos comhsheasmhaí. Cuireadh isteach roinn nua maidir le cur isteach ollmhór ar thaisteal (Roinn 6).

Tá sé i gceist leis na Treoirlínte seo dul i ngleic leis na saincheisteanna is minice a ardaítear ag comhlachtaí forfheidhmithe náisiúnta, paisinéirí agus a gcomhlachais, Parlaimint na hEorpa agus ionadaithe tionscail. Ní fhéachtar leo na forálacha uile a chumhdach ar bhealach uileghabhálach, ná ní chruthaítear leo aon fhorálacha dlíthiúla nua. Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin nach bhfuil aon tionchar ag treoirlínte léirmhínitheacha ar léirmhíniú dhlí an Aontais arna sholáthar ag an gCúirt ([13]).

([4]) Rún ó Pharlaimint na hEorpa maidir le feidhmiú agus cur i bhfeidhm na gceart bunaithe do dhaoine atá ag taisteal d'aer (2011/2150(INI)) (http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2012-99).

([5]) Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 ón gComhairle an 9 Deireadh Fómhair 1997 maidir le dliteanas aeriompróirí i gcás tionóiscí (IO L 285, 17.10.1997, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

([6]) Togra le haghaidh Rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 lena mbunaítear rialacha comhchoiteanna maidir le cúiteamh agus cúnamh do phaisinéirí sa chás nach gceadaítear dóibh bordáil agus sa chás ina gcuirtear eitiltí ar ceal nó ina gcuirtear moill fhada orthu, agus Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 maidir le dliteanas aeriompróirí i ndáil le hiompar paisinéirí agus a gcuid bagáiste d'aer, (COM(2013)130 final an 13.3.2013).

([7]) 2013/0072(COD).

([8]) Teachtaireacht ón gCoimisiún chuig Parlaimint na hEorpa, chuig an gComhairle, chuig Coiste Eacnamaíoch agus Sóisialta na hEorpa agus chuig Coiste na Réigiún – Straitéis Eitlíochta don Eoraip (COM(2015) 598 final an 7.12.2015).

([9]) Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 ón gComhairle maidir le dliteanas aeriompróirí i gcás tionóiscí (IO L 285, 17.10.1997, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

([10]) Steer Davies Gleave, *Meastóireacht ar Rialachán 261/2004 – Tuarascáil chríochnaitheach – Príomhthuarascáil*, Feabhra 2010.

([11]) Doiciméad inmheánach oibre de chuid an Choimisiúin Measúnú Tionchair a ghabhann leis an Togra le haghaidh Rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 lena mbunaítear rialacha comhchoiteanna maidir le cúiteamh agus cúnamh do phaisinéirí i gcás nach gceadaítear dóibh bordáil agus i gcás ina gcuirtear eitiltí ar ceal nó i gcás ina gcuirtear moill fhada orthu agus Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 maidir le dliteanas aeriompróra i ndáil le hiompar paisinéirí agus a gcuid bagáiste d'aer, an Bhruiséil (SWD(2013) 62 final an 13.3.2013) agus Togra le haghaidh Rialachán lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 (COM(2013) 130 final).

([12]) Luaitear tagairtí soiléire do chásanna ábhartha na Cúirte go córasach sa téacs; murab ann do thagairt den sórt sin, comhfhreagraíonn sé do léirmhíniú an Choimisiúin ar an Rialachán.

([13]) Féach Airteagal 19(1) den Chonradh ar an Aontas Eorpach.

Baineann na Treoirlínte seo freisin le Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 agus leis an gCoinbhinsiún maidir le haontú rialacha áirithe i dtaca le hiompar idirnáisiúnta d'aer ('Coinbhinsiún Montréal') ([14]). Tá dhá chuspóir ag Rialachán (CE) Uimh. 2027/97: ar an gcéad dul síos, reachtaíocht an Aontais maidir le dliteanas na n-aeriompróirí i leith paisinéirí agus a gcuid bagáiste a ailíniú le forálacha Choinbhinsiún Montréal, a bhfuil an tAontas ar cheann de na páirtithe conarthacha ann, agus ar an dara dul síos, cur i bhfeidhm rialacha an Choinbhinsiúin a leathnú chun aersheirbhísí a sholáthraítear i gcríoch Bhallstáit a chumhdach.

Ina theannta sin, tugtar aghaidh sna Treoirlínte seo ar cheisteanna dlínse maidir le Rialachán (AE) Uimh. 1215/2012 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([15]).

Mar a fógraíodh ina Straitéis um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste ([16]), rinne an Coimisiún athbhreithniú ar an gcreat um chearta paisinéirí, agus mhol sé leasuithe breise ar Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 an 29 Samhain 2023 ([17]). Leis na Treoirlínte Léirmhínitheacha seo, ní fhéachann an Coimisiún leis an togra sin ná togra 2013 a ionadú ná a fhorlíonadh chun Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 a leasú, ach chun cur i bhfeidhm agus forfheidhmiú níos fearr Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 agus Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 a áirithiú.

2. **RAON FEIDHME RIALACHÁN (CE) Uimh. 261/2004**

2.1. **Raon feidhme críochach**

2.1.1. *Raon feidhme geografach*

Le hAirteagal 3(1) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, teorannaítear raon feidhme an Rialacháin do phaisinéirí a imíonn ó aerfort atá lonnaithe i gcríoch Bhallstáit a bhfuil feidhm ag an gConradh maidir leis agus do phaisinéirí a imíonn ó aerfort atá lonnaithe i dtríú tír (is é sin le rá, i dtír nach Ballstát í) chuig aerfort atá lonnaithe i gcríoch Ballstáit a bhfuil feidhm ag an gConradh maidir leis má tá an t-aeriompróir oibríochta ceadúnaithe i mBallstát ('iompróir de chuid an Aontais').

De réir Airteagal 355 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (CFAE), níl feidhm ag dlí an Aontais maidir leis na tíortha agus na críocha a liostaítear in Iarscríbhinn II a ghabhann le CFAE ([18]). Ina ionad sin, tá na tíortha agus na críocha sin faoi réir na socruithe speisialta i dtaobh comhlachais a leagtar amach i gCuid a Ceathair de CFAE. Thairis sin, níl feidhm ag dlí an Aontais maidir le hOileáin Fharó ([19]). Dá bhrí sin, measfar gur tíortha nach tíortha den Aontas Eorpach iad na críocha sin de réir bhrí Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ([20]).

Os a choinne sin, de bhun Airteagal 355 (1) CFAE, tá feidhm ag forálacha na gConarthaí maidir le Guadalúip, Guáin na Fraince, Martinique, Mayotte, La Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, na hAsóir, Maidéara agus na hOileáin Chanáracha. Dá bhrí sin, tá na críocha sin ina gcuid de na Ballstáit a bhfuil feidhm ag an gConradh maidir leo de réir bhrí Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

([14]) Cinneadh 2001/539/CE ón gComhairle an 5 Aibreán 2001 maidir le tabhairt i gcrích an Choinbhinsiúin maidir le hAontú Rialacha Áirithe i dtaca le hIompar Idirnáisiúnta d'Aer (Coinbhinsiún Montréal) ag an gComhphobal Eorpach (IO L 194, 18.7.2001, lch. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/convention/2001/539/oj).

([15]) Rialachán (AE) Uimh. 1215/2012 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 12 Nollaig 2012 maidir le dlínse agus le haithint agus forghníomhú breithiúnas in ábhair shibhialta agus tráchtála (IO L 351, 20.12.2012, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1215/oj).

([16]) Teachtaireacht ón gCoimisiún chuig Parlaimint na hEorpa, chuig an gComhairle, chuig Coiste Eacnamaíoch agus Sóisialta na hEorpa agus chuig Coiste na Réigiún dar teideal Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future [An Straitéis um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste – iompar Eorpach a sheoladh ar bhealach a leasa don todhchaí], COM/2020/789 final, 9.12.2020).

([17]) Togra le haghaidh Rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear Rialacháin (CE) Uimh. 261/2004, (CE) Uimh. 1107/2006, (AE) Uimh. 1177/2010, (AE) Uimh. 181/2011 agus (AE) 2021/782 a mhéid a bhaineann le cearta paisinéirí a fhorfheidhmiú san Aontas (COM(2023) 753 final an 29.11.2023).

([18]) Féach Iarscríbhinn II a ghabhann le CFAE (https://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_ga.htm).

([19]) Airteagal 355(5)(a) CFAE.

([20]) Tá feidhm ag an Rialachán maidir leis an Íoslainn agus leis an Iorua i gcomhréir leis an gComhaontú maidir leis an Limistéar Eorpach Eacnamaíoch agus maidir leis an Eilvéis i gcomhréir leis an gComhaontú idir an Comhphobal Eorpach agus Cónaidhm na hEilvéise maidir le hAeriompar (1999).

2.1.2. *Coincheap na 'heitilte' i gcomhréir le hAirteagal 3(1)(a)*

Chinn an Chúirt nach féidir turas a bhaineann le heitiltí amach agus le heitiltí ar ais a mheas mar eitilt aonair. Ní mór coincheap na 'heitilte' de réir bhrí Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a léirmhíniú sa chaoi gurb é atá ann go bunúsach oibríocht aeriompair, ós rud é gur 'aonad' iompair den sórt sin a bhí ann, a dhéanann aeriompróir a shocraíonn a chúrsa taistil ([21]). Dá bhrí sin, níl feidhm ag Airteagal 3(1)(a) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le turas amach agus turas ar ais inar imigh paisinéirí ó aerfort a bhí lonnaithe i gcríoch Bhallstáit ar dtús, inar thaistil siad ar ais go dtí an t-aerfort sin ar eitilt arna hoibriú ag aeriompróir neamh-AE agus inar imigh siad ó aerfort atá lonnaithe i dtír nach tír den Aontas Eorpach í. Cé go bhfuil áirithint aonair i gceist leis na heitiltí amach agus na heitiltí ar ais , níl aon éifeacht aige sin ar léirmhíniú na forála sin ([22]).

Má tá roinnt eitiltí i gceist le turas paisinéara – ó chéad imeacht an phaisinéara go dtí ceann scríbe deiridh an phaisinéara – cuirtear san áireamh na heitiltí sin ina n-iomláine chun críocha an Rialacháin má cuireadh in áirithe iad mar aonad aonair nó – i bhfocail eile – má bhí áirithint aonair i gceist leo. Dá bhrí sin, agus cinneadh á dhéanamh an bhfuil feidhm ag Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ní mór áit an imeachta tosaigh agus ceann scríbe deiridh an turais ar fad a chur san áireamh, gan beann ar aon stadanna ná aerfoirt a úsáidtear le linn an turais ([23]).

2.1.3. *Eitiltí a thagann faoi raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004*

I roinnt rialuithe, shoiléirigh an Chúirt gur féidir feidhm a bheith ag an Rialachán maidir le cur isteach ar thaisteal ar nasceitiltí a tharla lasmuigh den Aontas nó maidir le teagmhais ar nasceitiltí arna n-oibriú ag iompróir neamh-AE.

Is féidir le cur isteach ar eitilt teacht faoi raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 fiú má tharla sé lasmuigh den Aontas ar nasceitilt ón Aontas chuig tír nach tír den Aontas Eorpach í a raibh stad aici lasmuigh den Aontas agus a raibh athrú aerárthaigh i gceist léi. Dheimhnigh an Chúirt go bhfuil feidhm ag an gceart chun cúitimh i gcás moilleanna fada ar eitiltí má cuireadh dhá eitilt nó níos mó in áirithe mar aonad amháin ([24]).

A mhéid a bhaineann leis an bpáirtí atá faoi dhliteanas an paisinéir a chúiteamh i gcás cur isteach ar thaisteal, chuir an Chúirt in iúl go soiléir go bhfuil aon aeriompróir oibríochta a ghlac páirt i bhfeidhmiú ceann amháin ar a laghad de na nasceitiltí faoi dhliteanas an cúiteamh sin a íoc, gan beann ar cé acu a bhí nó nach raibh an eitilt a d'oibrigh an t-iompróir sin ina cúis leis an gcur isteach ar thaisteal ([25]).

Dá bhrí sin, i gcás nasceitiltí a raibh áirithint aonair i gceist leo agus a rinneadh faoi chomhaontú roinnte cód le haeriompróir de chuid an Aontais a bhí ag feidhmiú na chéad eitilte (céim) agus le haeriompróir neamh-AE a bhí ag feidhmiú an dara céim, féadfaidh paisinéir caingean le haghaidh cúitimh a thionscnamh in aghaidh na haeriompróra de chuid an Aontais, fiú más rud é gur tharla cúis na moille sa dara céim ([26]).

Ar an gcaoi chéanna, i gcás nasceitiltí, a chuirtear in áirithe mar aonad aonair, ó thír nach tír den Aontas Eorpach í go dtí an tAontas agus ag a bhfuil stad san Aontas, rialaigh an Chúirt, más rud é go n-eascraíonn moill fhada as an gcéad eitilt a oibríonn aeriompróir neamh-AE faoi chomhaontú roinnte cód, go bhféadfaidh paisinéir caingean le haghaidh cúitimh a thionscnamh in aghaidh an aeriompróra de chuid an Aontais a rinne an dara eitilt ([27]).

Más rud é gur aeriompróir neamh-AE a d'oibrigh nasceitilt ina hiomláine ón Aontas chuig tír nach tír den Aontas Eorpach í agus go ndearnadh an áirithint le haeriompróir de chuid an Aontais, tá paisinéir i dteideal cúiteamh a fháil ón aeriompróir neamh-AE a d'oibrigh na heitiltí thar ceann an aeriompróra sin de chuid an Aontais, más rud é gur shroich an paisinéir sin a cheann scríbe deiridh le moill níos mó ná 3 uair an chloig a tharla sa dara céim den eitilt sin ([28]).

([21]) Cás C-173/07, *Emirates Airlines*, ECLI:EU:C:2008:400, mír 40.
([22]) Cás C-173/07, *Emirates Airlines*, ECLI:EU:C:2008:400, mír 53.
([23]) Cás C-537/17, *Wegener*, ECLI:EU:C:2018:361, mír 18; Cás C-191/19, *Air Nostrum*, ECLI:EU:C:2020:339, mír 26; Cás C-451/20, *Airhelp*, ECLI:EU:C:2022:123, mír 25; Cás C-436/21, *flightright*, ECLI:EU:C:2022:762, mír 20.
([24]) Cás C-537/17, *Wegener*, ECLI:EU:C:2018:361, mír 25.
([25]) Cás C-502/18, *České aerolinie*, ECLI:EU:C:2019:604, míreanna 20 go 26.
([26]) Cás C-502/18, *České aerolinie*, ECLI:EU:C:2019:604, mír 33.
([27]) Cás C-367/20, *KLM Royal Dutch Airlines*, ECLI:EU:C:2020:909, mír 33.
([28]) Cás C-561/20, *United Airlines*, ECLI:EU:C:2022:266, mír 44.

Cé gur bhain na samplaí thuasluaite le nasceitiltí a rinne aeriompróirí faoi chomhaontuithe roinnte cód, chuir an Chúirt in iúl go soiléir nach gcuirtear, le haon fhoráil den Rialachán, an t-aicmiú mar nasceitilt faoi réir an choinníll go bhfuil gaol dlíthiúil sonrach idir na hiompróirí a oibríonn na heitiltí lena gcomhdhéantar an nasceitilt ([29]).

Dá bhrí sin, tá feidhm ag Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 freisin maidir le paisinéirí ar nasceitilt atá comhdhéanta de roinnt eitiltí arna n-oibriú ag aeriompróirí oibríochta ar leithligh nach bhfuil caidreamh dlíthiúil sonrach acu, más rud é gur gníomhaireacht taistil a ghearr praghas foriomlán agus a d'eisigh ticéad aonair le haghaidh na hoibríochta sin, a chuir na heitiltí sin le chéile ([30]).

2.1.4. *Eitiltí atá lasmuigh de raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004*

Níl feidhm ag Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le paisinéirí ar nasceitiltí arna n-oibriú ag aeriompróir de chuid an Aontais a raibh áirithint aonair i gceist leo más rud é go bhfuil an t-aerfort óna n-imíonn an chéad chéim den turas, agus aerfort dul isteach an dara céim den turas, lonnaithe i dtír nach tír den Aontas í, agus nach bhfuil ach an t-aerfort ina ndéantar an stad suite ar chríoch Bhallstáit ([31]). Shoiléirigh an Chúirt ar an gcaoi sin gur cheart infheidhmeacht an Rialacháin i gcás nasceitilte a bhunú ar bhonn shuíomhanna geografacha an chéad aerfoirt imeachta agus aerfort cheann scríbe deiridh an phaisinéara, agus ar an mbonn sin amháin. Má tá an dá suíomh lasmuigh de chríoch an Aontais, ní chumhdaítear paisinéirí ar eitiltí den sórt sin le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, fiú má bhí stad amháin nó níos mó acu san Aontas.

2.1.5. *Raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le cúiteamh nó cúnamh a fuarthas i dtír nach tír den Aontas Eorpach í agus na héifeachtaí ar chearta na bhfaighteoirí faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004*

Sonraítear in Airteagal 3(1)(b) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 go bhfuil feidhm ag an Rialachán maidir le paisinéirí atá ag imeacht ó aerfort atá lonnaithe lasmuigh den Aontas (i.e. i dtír nach tír den Aontas Eorpach í) agus atá ag taisteal chuig an Aontas más aeriompróir atá ceadúnaithe i mBallstát den Aontas ('aeriompróir de chuid an Aontais') a oibríonn an eitilt, ach amháin má fuair siad sochair nó cúiteamh agus má tugadh cúnamh dóibh sa tír sin nach tír den Aontas Eorpach í.

D'fhéadfadh an cheist teacht chun cinn maidir le cé acu atá nó nach bhfuil paisinéirí a eitlíonn chuig an Aontas ó aerfort i dtír nach tír den Aontas Eorpach í i dteideal cearta faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 má tugadh na teidlíochtaí seo a leanas cheana féin faoi reachtaíocht tíre nach tír den Aontas í maidir le cearta paisinéirí:

(1) sochair (mar shampla dearbhán taistil) nó cúiteamh (a bhféadfadh a mhéid a bheith éagsúil leis an méid a leagtar síos i Rialachán (CE) Uimh. 261/2004); agus

(2) cúnamh (amhail aisíocaíocht nó athródú de bhun Airteagal 8 chomh maith le béilí, deochanna, cóiríocht óstáin agus saoráidí cumarsáide mar a shonraítear in Airteagal 9 den Rialachán).

Tá an focal 'agus' tábhachtach anseo. Mar shampla, murar tugadh ach ceann amháin den dá theidlíocht sin do phaisinéirí (mar shampla sochair agus cúiteamh faoi (1)), is féidir leo an ceann eile a éileamh fós (sa chás seo cúnamh faoi (2)).

Dá dtabharfaí an dá theidlíocht sin ag an bpointe imeachta ar bhonn reachtaíocht áitiúil nó ar bhonn deonach, ní féidir le paisinéirí aon chearta breise a éileamh faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 toisc nach mbeadh feidhm ag an Rialachán ([32]).

Mar sin féin, chinn an Chúirt ([33]) nach féidir glacadh leis go bhféadfaí an chosaint a thugtar le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a bhaint de phaisinéir ar an bhforas amháin go bhféadfadh an paisinéir tairbhe a bhaint as cúiteamh *éigin* sa tír nach tír den Aontas Eorpach í. I ndáil leis sin, ba cheart don aeriompróir oibríochta a thaispeáint go gcomhfhreagraíonn an cúiteamh a dheonaítear sa tír nach tír den Aontas Eorpach í do chuspóir an chúitimh a ráthaítear le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 nó go bhfuil na coinníollacha a bhfuil an cúiteamh agus an cúnamh faoina réir agus na modhanna éagsúla chun iad a chur chun feidhme coibhéiseach leo sin dá bhforáiltear le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

([29]) Cás C-436/21, *flightright*, ECLI:EU:C:2022:762, mír 28.
([30]) Cás C-436/21, *flightright*, ECLI:EU:C:2022:762, mír 31.
([31]) Cás C-451/20, *Airhelp*, ECLI:EU:C:2022:123, mír 41.
([32]) Cás C-367/20, *KLM Royal Dutch Airlines*, ECLI:EU:C:2020:909, míreanna 18 agus 25.
([33]) Cás C-257/14, *van der Lans*, ECLI:EU:C:2015:618, mír 28.

2.2. **Raon feidhme ábhartha**

2.2.1. *Neamhchur i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le paisinéirí atá ag taisteal ar héileacaptar*

De réir Airteagal 3(4) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, níl feidhm ag an Rialachán ach amháin maidir le haerárthaí sciatháin dhobhogtha arna n-oibriú ag aeriompróir ceadúnaithe. Dá bhrí sin, níl feidhm aige maidir le seirbhísí héileacaptair.

2.2.2. *Neamhchur i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le paisinéirí atá ag taisteal saor in aisce nó ar tháille laghdaithe nach bhfuil ar fáil go díreach nó go hindíreach don phobal*

De bhun Airteagal 3(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, níl feidhm ag an Rialachán maidir le paisinéirí atá ag taisteal saor in aisce nó ar tháille laghdaithe nach bhfuil ar fáil go díreach nó go hindíreach don phobal.

Ciallaíonn 'taisteal saor in aisce' go n-iompraíonn an t-aeriompróir paisinéir gan aon oibleagáid airgid ar thaobh an phaisinéara. Ní thiocfadh cásanna ina laghdaítear an táille aeir go nialas, ach ina bhfuil ar na paisinéirí íoc fós as cánacha agus muirir eile chun a dticéad a fháil, faoin téarma seo.

Má fuarthas ticéad ar ráta laghdaithe, is é an fachtóir cinntitheach an bhfuil an laghdú sin curtha in áirithe do ghrúpa sonrach daoine nó an bhfuil sé oscailte d'aon duine ar mian leis áirithint a dhéanamh, fiú má d'fhéadfadh sé go mbeadh orthu coinníollacha nó ceanglais áirithe a chomhlíonadh. Mheasfaí ticéid den sórt sin a bheith 'ar fáil go poiblí' fós agus chumhdófaí a sealbhóirí leis an Rialachán.

Mar sin féin, tagann táillí speisialta a thairgeann aeriompróirí dá bhfoireann faoin bhforáil sin. Níl feidhm ag Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ach oiread, maidir le paisinéir a thaistealaíonn ar thicéad táille tosaíochta arna eisiúint ag aeriompróir mar chuid d'oibríocht urraíochta imeachtaí, a bhfuil a sochar teoranta do dhaoine sonraithe áirithe agus a dteastaíonn réamhúdarú aonair ón aeriompróir sin chun é a eisiúint ([34]).

Os a choinne sin, sonraítear in Airteagal 3(3) go bhfuil feidhm ag an Rialachán maidir le paisinéirí a bhfuil ticéid acu arna n-eisiúint faoi chlár maidir le dílseacht eitilte nó faoi chlár tráchtála eile ag aeriompróir nó ag tionscnóir turas.

Maidir le naíonáin, chinn an Chúirt go ndéantar paisinéirí a thaistealaíonn saor in aisce mar gheall ar a n-aois óg, ach nach bhfuil suíochán leithdháilte ná pas bordála acu agus nach bhfuil a n-ainmneacha ar an áirithint atá curtha in áirithe ag a dtuismitheoirí, a eisiamh ó raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ([35]).

2.2.3. *Ceanglas go mbeidh paisinéirí i láthair le haghaidh seiceáil isteach*

De bhun Airteagal 3(2) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ionas go gcumhdófar leis an Rialachán iad, ní mór do phaisinéirí an méid seo a leanas a dhéanamh: (i) áirithint dheimhnithe a bheith acu; agus (ii) iad féin a chur i láthair le haghaidh seiceáil isteach in am trátha. Níl feidhm ag an dara ceanglas i gcás cealú eitilte.

Is coinníollacha carnacha iad an dá choinníoll sin: ní féidir a thoimhdiú go bhfuil an paisinéir i láthair don seiceáil isteach toisc go bhfuil áirithint dheimhnithe ag an bpaisinéir ar an eitilt lena mbaineann ([36]). Le héifeachtacht Airteagal 3(2) ceanglaítear ar phaisinéirí iad féin a chur i láthair ag an aerfort in am trátha, go sonrach os comhair ionadaí de chuid an aeriompróra oibríochta, chun iad a iompar chuig an gceann scríbe atá beartaithe, fiú má chláraigh siad ar líne cheana féin sula ndeachaigh siad chuig an aerfort ([37]).

A mhéid a bhaineann lena chruthú go raibh na paisinéirí tar éis iad féin a chur i láthair le haghaidh seiceáil isteach, tá sé dearbhaithe ag an gCúirt nach mór a mheas go bhfuil an ceanglas maidir le teacht i láthair le haghaidh seiceáil isteach roimh an eitilt comhlíonta go cuí ag paisinéirí a bhfuil áirithint dheimhnithe acu ar eitilt agus atá tar éis an eitilt sin a thógáil, gan ceangal a bheith orthu an cárta bordála ná aon doiciméad eile lena ndeimhnítear a láithreacht a thabhairt ar aird, chun na críche sin, laistigh de na teorainneacha ama atá leagtha síos, le haghaidh seiceáil isteach i gcás na heitilte a raibh moill uirthi. Is faoin aeriompróir a bheadh sé a chruthú nár iompraíodh na paisinéirí sin ar an eitilt sin ([38]).

([34]) Cás C-316/20, *SATA International – Azores Airlines*, ECLI:EU:C:2020:966, mír 19.
([35]) Cás C-686/20, *Vueling Airlines*, ECLI:EU:C:2021:859, mír 31.
([36]) Cás C-756/18, *easyJet Airline*, ECLI:EU:C:2019:902, mír 25.
([37]) Cás C-474/22, *Laudamotion GmbH*, ECLI:EU:C:2024:73, mír 21.
([38]) Cás C-756/18, *easyJet Airline*, ECLI:EU:C:2019:902, míreanna 28, 29, 30 agus 33.

Dheimhnigh an Chúirt go bhfuil an ceanglas maidir leat féin a chur i láthair le haghaidh seiceáil isteach riachtanach i gcásanna inar mian le paisinéirí cúiteamh a éileamh i leith moilleanna fada ar eitiltí tráth an teachta ([39]). Tá sé tábhachtach é sin a thabhairt faoi deara i gcásanna ina gcuirtear in iúl do phaisinéirí roimh ré go mbeidh moill ar a n-eitilt, agus ina gcinneann siad gan teacht i láthair ag an aerfort, bíodh sin toisc gur chinn siad gan taisteal a thuilleadh nó toisc go ndearna siad a socruithe féin maidir le hiompar malartach.

2.2.4. *Cur i bhfeidhm maidir le haeriompróirí oibríochta*

I gcomhréir le hAirteagal 3(5) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, is é an t-aeriompróir oibríochta a bheidh freagrach i gcónaí as na hoibleagáidí faoin Rialachán seo seachas, mar shampla, aeriompróir eile a bhféadfadh sé gur dhíol sé an ticéad. Déantar cur síos ar choincheap an aeriompróra oibríochta in aithris 7 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 mar an t-iompróir 'a dhéanann eitilt nó a bhfuil sé beartaithe aige eitilt a dhéanamh, cibé acu le haerárthaí ar úinéireacht, faoi léas tirim nó fliuch, nó ar aon bhonn eile' ([40]).

Shoiléirigh an Chúirt, i gcás 'léas fliuch' – ina soláthraíonn aerlíne amháin (an léasóir) aerárthach móide criú d'aerlíne eile (an léasaí) – nach féidir a mheas gurb é an léasóir an t-aeriompróir oibríochta chun críocha Rialachán (CE) Uimh. 261/2004. Is amhlaidh atá toisc go bhfuil freagracht oibríochtúil fós ar an léasaí as an eitilt, agus ní ar an aeriompróir a rinne a aerárthach agus a chriú a léasú ([41]).

Maidir le ceadúnas oibríochta aeriompróra, shoiléirigh an Chúirt nach féidir le cuideachta a thaisc iarratas ar cheadúnas oibríochta nár eisíodh fós tráth ar cuireadh eitilt sceidealaithe i gcrích teacht faoi raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004. Dá bhrí sin, chun go mbeidh an ceart chun cúitimh ag paisinéirí faoi Airteagal 5(1)(c) agus Airteagal 7(1) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ní mór ceadúnas oibríochta *bailí* a bheith ag an aeriompróir ([42]).

2.2.5. *Teagmhais a bhfuil feidhm ag Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir leo*

Le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, cosnaítear paisinéirí i gcás nach gceadaítear dóibh bordáil, i gcás ina gcuirtear eitilt ar ceal, i gcás ina gcuirtear moill orthu, agus i gcás ina ndéantar uasghrádú agus íosghrádú orthu. Tugtar tuairisc sna ranna thíos ar na teagmhais sin chomh maith leis na cearta a thugtar do phaisinéirí nuair a thagann siad chun cinn.

2.2.6. *Neamhchur i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le turais ilmhódacha*

Maidir le turais ilmhódacha ina bhfuil níos mó ná modh iompair amháin i gceist faoi chonradh iompair amháin, ní chumhdaítear amhlaidh iad le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004. Tá tuilleadh eolais faoi seo ar fáil i Roinn 6.

2.2.7. *Raon feidhme Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 i ndáil le Treoir (AE) 2015/2302 (An Treoir maidir le Taisteal Láneagraithe)*

Sonraítear in Airteagal 3(6) agus in aithris 16 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 go bhfuil feidhm ag an Rialachán seo freisin maidir le heitiltí laistigh de thuras láneagraithe, ach amháin má chuirtear turas láneagraithe ar ceal ar chúiseanna seachas an eitilt a chur ar ceal (mar shampla, i gcás ina gcuirtear óstán ar ceal). Luaitear freisin nach ndéanann na cearta a dheonaítear faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 difear do na cearta a dheonaítear do thaistealaithe faoi Threoir (AE) 2015/2302 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([43]). Dá bhrí sin, tá cearta, i bprionsabal, ag taistealaithe i ndáil le heagraí an turais láneagraithe faoi Threoir (AE) 2015/2302 agus i ndáil leis an aeriompróir oibríochta araon faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004. Foráiltear le hAirteagal 14(5) de Threoir (AE) 2015/2302 freisin nach ndéanann aon cheart chun cúitimh nó laghdaithe praghsanna faoin Treoir seo difear do chearta taistealaithe faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ach sonraítear ann nach mór cúiteamh nó laghdú praghais a dheonaítear faoi rialacháin maidir le cearta paisinéirí agus faoin Treoir seo a asbhaint óna chéile chun róchúiteamh a sheachaint.

([39]) Cás C-474/22, *Laudamotion GmbH*, ECLI:EU:C:2024:73, mír 34.
([40]) Féach freisin an sainmhíniú ar 'aeriompróir oibríochta' in Airteagal 2, pointe b.
([41]) Cás C-532/17, *Wirth*, ECLI:EU:C:2018:527, mír 26.
([42]) Cás C-292/18, *Breyer*, ECLI:EU:C:2018:99, mír 28.
([43]) Treoir (AE) 2015/2302 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 25 Samhain 2015 maidir le taisteal láneagraithe agus socruithe taistil gaolmhara, lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 2006/2004 agus Treoir 2011/83/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus lena n-aisghairtear Treoir 90/314/CEE ón gComhairle (IO L 326, 11.12.2015, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj). De réir Airteagal 29 de Threoir (AE) 2015/2302, tá tagairtí do Threoir 90/314/CEE sa Rialachán le léamh mar thagairtí do Threoir (AE) 2015/2302.

Mar sin féin, ní phléitear le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ná le Treoir (AE) 2015/2302 an cheist an é eagraí an phacáiste nó an t-aeriompróir oibríochta a chaithfidh costas a n-oibleagáidí forluiteacha a sheasamh sa deireadh thiar ([44]). Dá bhrí sin, beidh réiteach ábhair den sórt sin ag brath ar na forálacha conarthacha idir eagraithe agus aeriompróirí agus ar an dlí náisiúnta is infheidhme. Aon socruithe a dhéanfar i ndáil leis sin (lena n-áirítear socruithe praiticiúla chun róchúiteamh a sheachaint), ní mór nach mbeidh tionchar diúltach acu ar chumas na bpaisinéirí a n-éilimh a chur faoi bhráid eagraí an phacáiste láneagraithe nó an aeriompróra agus na teidlíochtaí iomchuí a fháil faoi na cearta nach dtagann chun cinn faoi Threoir (AE) 2015/2302.

I ndáil leis sin, rialaigh an Chúirt, de bhun Airteagal 8(2) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, maidir le paisinéirí a bhfuil sé de cheart acu an t-eagraí taistil a chur faoi dhliteanas i leith aisíocaíocht chostas a n-aerthicéid faoin Treoir maidir le Taisteal Láneagraithe, nach féidir leo aisíocaíocht chostas an ticéid sin a éileamh ón aeriompróir a thuilleadh faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, fiú mura bhfuil an t-eagraí turais in ann costas an ticéid a aisíoc ar bhonn airgeadais agus mura bhfuil aon bheart déanta aige chun an aisíocaíocht sin a ráthú ([45]). Is é sin le rá, paisinéirí atá i dteideal aisíocaíocht a lorg óna n-eagraí taistil faoi Threoir (AE) 2015/2302, níl siad in ann aisíocaíocht a lorg ón aeriompróir faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

Mar sin féin, féadfaidh taistealaí cúiteamh a lorg go díreach ón aeriompróir as eitiltí ar cuireadh moill 3 uair an chloig nó níos mó orthu nó a cuireadh ar ceal, fiú mura bhfuil aon chonradh idir an taistealaí sin agus an t-aeriompróir lena mbaineann agus gur cuid de phacáiste láneagraithe í an eitilt ([46]).

3. TEAGMHAIS LENA dTUGTAR CEARTA FAOI RIALACHÁN (CE) Uimh. 261/2004

3.1. Cead bordála a dhiúltú

3.1.1. *An coincheap 'cead bordála a dhiúltú'*

Baineann an coincheap 'cead bordála a dhiúltú' ní hamháin le cásanna ró-áirithinte ach freisin leis na cásanna sin ina ndiúltaítear cead bordála ar fhorais eile, amhail cúiseanna oibríochtúla ([47]). I gcomhréir le hAirteagal 2, pointe (j), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ní chumhdaítear le 'cead bordála a dhiúltú' cás ina bhfuil forais réasúnacha ann chun diúltú paisinéirí a iompar ar eitilt cé gur tháinig siad i láthair in am don eitilt, amhail cúiseanna sláinte, sábháilteachta nó slándála, nó doiciméadacht taistil neamhleor.

Má chuirtear moill ar eitilt bhunaidh paisinéara a bhfuil áirithint dheimhnithe aige agus má dhéantar an paisinéir a athródú ar eitilt eile, ní hionann sin agus cead bordála a dhiúltú de réir bhrí Airteagal 2, pointe (j), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

Má dhiúltaítear iompar don phaisinéir ar an eitilt fillte toisc gur chuir an t-aeriompróir oibríochta an eitilt amach ar ceal agus gur athródaigh sé an paisinéir ar eitilt eile, is ionann sin agus cead bordála a dhiúltú agus cúiteamh breise a fháil ón aeriompróir oibríochta.

Dheimhnigh an Chúirt go n-áirítear freisin leis an gcoincheap 'cead bordála a dhiúltú' cead bordála réamhghabhálach a dhiúltú, a thagraíonn do chásanna ina gcuireann aeriompróir oibríochta paisinéirí ar an eolas roimh ré go bhfuil sé chun cead bordála a dhiúltú dóibh in aghaidh a dtola ar eitilt a raibh áirithint dheimhnithe acu ina leith ([48]).

Shoiléirigh an Chúirt freisin, i gcás cead bordála a dhiúltú roimh ré, go bhfuil cúiteamh ón aeriompróir dlite do phaisinéirí de bhun Airteagal 4(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 fiú murar chuir na paisinéirí iad féin i láthair le haghaidh bordála faoi na coinníollacha a leagtar amach in Airteagal 3(2) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ([49]).

([44]) Maidir leis an 'gceart chun sásaimh', áfach, féach Airteagal 13 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 agus Airteagal 22 de Threoir (AE) 2015/2302.
([45]) Cás C-163/18, *Aegean Airlines*, ECLI:EU:C:2019:585, mír 44.
([46]) Cás C-215/18, *Primera Air Scandinavia*, ECLI:EU:C:2020:235, mír 38.
([47]) Cás C-22/11, *Finnair*, ECLI:EU:C:2012:604, mír 26.
([48]) Cás C-238/22, *LATAM Airlines Group*, ECLI:EU:C:2023:815, mír 28.
([49]) Cás C-238/22, *LATAM Airlines Group*, ECLI:EU:C:2023:815, mír 39.

Mura gceadaítear do phaisinéirí a bhfuil áirithint acu lena n-áirítear eitilt amach agus eitilt fillte dul ar bord ar an eitilt fillte toisc nár thóg siad an eitilt amach ('paisinéirí nach dtagann-'), d'fhéadfaí a mheas gur sárú é sin ar théarmaí agus coinníollacha an aeriompróra. Is amhlaidh an cás mura gceadaítear do phaisinéirí a bhfuil áirithint acu, lena n-áirítear eitiltí as a chéile, dul ar bord eitilte toisc nár ghlac siad an eitilt/na heitiltí roimhe sin. Ní mór do théarmaí agus coinníollacha aeriompróirí an reachtaíocht náisiúnta a chomhlíonadh lena dtrasuitear forálacha dhlí an Aontais maidir le cosaint tomhaltóirí, amhail forálacha Threoir 93/13/CEE ón gComhairle an 5 Aibreán 1993 maidir le téarmaí éagóracha i gconarthaí tomhaltóra ([50]). Níor rialaigh an Chúirt go fóill an ionann sin agus cead bordála a dhiúltú de réir bhrí Airteagal 2, pointe (j), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004. Thairis sin, d'fhéadfaí cleachtas den sórt sin a thoirmeasc leis an dlí náisiúnta.

Mura gceadaítear do phaisinéirí atá ag taisteal le peata dul ar bord toisc nach bhfuil na doiciméid ábhartha peata ina seilbh acu nó toisc nach gcomhlíonann iompar an ainmhí téarmaí agus coinníollacha an aeriompróra, ní hionann sin agus cead bordála a dhiúltú.

Mar sin féin, má dhiúltaítear cead bordála do phaisinéirí mar gheall ar earráid a rinne foireann talún agus a ndoiciméid taistil á seiceáil acu (lena n-áirítear víosaí), is ionann sin agus cead bordála a dhiúltú dóibh de réir bhrí Airteagal 2, pointe (j), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

I ndáil leis sin, rialaigh an Chúirt nach dtugtar le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 an chumhacht don aeriompróir lena mbaineann measúnú agus cinneadh aontaobhach cinntitheach a dhéanamh an bhfuil údar réasúnta le cead bordála a dhiúltú agus, dá bhrí sin, an chosaint a bhfuil siad ina teideal faoin Rialachán seo a bhaint de na paisinéirí atá i gceist ([51]).

Ní féidir clásal a bheith sna téarmaí agus coinníollacha caighdeánacha iompair lena dteorannaítear nó lena dtarscaoiltear oibleagáidí an aeriompróra faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 an paisinéir a chúiteamh i gcás ina ndiúltaítear dóibh bordáil mar gheall ar dhoiciméadacht taistil a mheastar a bheith neamhleor ([52]).

Ní hionann an cás má dhiúltaíonn an t-aeriompróir agus a chriú cead bordála a thabhairt do phaisinéir mar gheall ar ábhair imní slándála ar fhorais réasúnacha i gcomhréir le hAirteagal 2, pointe (j). Ba cheart d'aeriompróirí lánúsáid a bhaint as bunachar sonraí Timatic IATA agus dul i gcomhairle le húdaráis phoiblí (ambasáidí agus aireachtaí gnóthaí eachtracha) na dtíortha lena mbaineann chun doiciméid taistil agus ceanglais víosa (iontrála) do thíortha cinn scríbe a fhíorú agus chun taifid iomchuí a choinneáil ionas nach ndiúltófar cead bordála go mícheart do phaisinéirí. Ba cheart do na Ballstáit a áirithiú go gcuirfidh siad faisnéis chuimsitheach agus cothrom le dáta ar fáil do IATA/Timatic maidir le doiciméadacht taistil, go háirithe i ndáil le ceanglais víosa nó díolúintí ó na ceanglais sin.

Maidir le taisteal daoine faoi mhíchumas nó daoine a bhfuil a soghluaisteacht laghdaithe, déantar tagairt d'Airteagal 4 de Rialachán (CE) Uimh. 1107/2006 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([53]) agus do na Treoirlínte Léirmhínitheacha comhfhreagracha ([54]).

3.1.2. *Cearta a bhaineann le cead bordála diúltaithe*

Má dhiúltaítear cead bordála in aghaidh toil an phaisinéara, tabharfar an méid seo a leanas dóibh: (i) ceart chun 'cúitimh' mar a shainmhínítear in Airteagal 7 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004; (ii) ceart an phaisinéara rogha a dhéanamh idir aisíocaíocht, athródú nó atháirithint ag céim níos déanaí mar a fhoráiltear in Airteagal 8; agus (iii) ceart chun 'cúram' a fháil de réir Airteagal 9.

([50]) IO L 95, 21.4.1993, lch. 29, (ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj);
féach freisin Cás C-290/16, *Air Berlin* v *VZBV*, ECLI:EU:C:2017:523, míreanna 46 go 49.
([51]) Cás C-584/18, *Blue Air – Airline Management Solutions*, ECLI:EU:C:2020:324, míreanna 92 agus 94.
([52]) Cás C-584/18, *Blue Air – Airline Management Solutions*, ECLI:EU:C:2020:324, mír 103.
([53]) Rialachán (CE) Uimh. 1107/2006 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 5 Iúil 2006 maidir leis na cearta atá ag daoine faoi mhíchumas agus daoine a bhfuil a soghluaisteacht laghdaithe agus iad ag taisteal d'aer (IO L 204, 26.7.2006, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).
([54]) Treoirlínte Léirmhínitheacha maidir le cur i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 1107/2006 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 5 Iúil 2006 maidir leis na cearta atá ag daoine faoi mhíchumas agus daoine a bhfuil a soghluaisteacht laghdaithe agus iad ag taisteal d'aer, SWD(2012) 171 final an 11.6.2012 [le nuashonrú tar éis ghlacadh na dtreoirlínte athbhreithnithe].

3.2. **Cealú**

3.2.1. *Sainmhíniú ar chealú*

In Airteagal 2, pointe (l), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, sainmhínítear 'cealú' mar neamhoibriú eitilte a bhí beartaithe roimhe sin agus a raibh áit amháin ar a laghad curtha in áirithe inti.

Tarlaíonn cealú i bprionsabal nuair a thréigtear pleanáil na heitilte bunaidh agus nuair a théann paisinéirí na heitilte sin in éineacht le paisinéirí ar eitilt a bhí pleanáilte freisin, ach neamhspleách ar an eitilt bhunaidh. Ní cheanglaítear le hAirteagal 2, pointe (l), go ndéanfaidh an t-aeriompróir cinneadh sainráite maidir le cealú ([55]).

Maidir le heitilt a rinneadh idir an áit imeachta agus an ceann scríbe i gcomhréir leis an sceideal pleanáilte ach ar lena linn a tharla stad neamhsceidealta, ní féidir a mheas gur cuireadh an eitilt sin ar ceal ([56]).

Os a choinne sin, measann an Chúirt ([57]) nach féidir, mar riail, teacht ar an gconclúid go bhfuil moill nó cealú eitilte ann ar an mbonn go dtaispeántar 'moill' nó 'cealú' ar chlár imeachta an aerfoirt nó go bhfógraíonn foireann an aeriompróra é. Ar an gcaoi chéanna, ní toisc chinntitheach é, de ghnáth, go n-aisghabhann paisinéirí a mbagáiste nó go bhfaigheann siad cártaí bordála nua chun a dheimhniú gur cuireadh eitilt ar ceal. Níl baint ag na himthosca sin le saintréithe oibiachtúla na heitilte aisti féin agus d'fhéadfadh siad eascairt as tosca éagsúla. Go háirithe, chuir an Chúirt i dtábhacht go bhféadfadh na himthosca sin (i.e. fógra maidir le heitilt a cuireadh 'moill' uirthi nó 'curtha ar ceal') 'a bheith inchurtha i leith aicmithe míchruinne nó tosca a fhaightear san aerfort lena mbaineann nó, arís eile, go bhféadfaidís a bheith dosheachanta i bhfianaise an ama feithimh agus ós rud é gur gá do na paisinéirí lena mbaineann an oíche a chaitheamh in óstán'.

3.2.2. *Athrú ar an am imeachta*

Gan dochar do Roinn 3.3.1 agus chun cás a sheachaint ina gcuirfeadh aeriompróirí eitilt i láthair a mbeadh 'moill' leanúnach i gceist léi seachas 'curtha ar ceal', measadh go mbeadh sé úsáideach aird a tharraingt ar an idirdhealú idir 'cealú' agus 'moill'. De ghnáth, d'fhéadfadh sé go measfaí eitilt a bheith curtha ar ceal nuair a athraítear a huimhir eitilte, ach sa chleachtas, d'fhéadfadh sé nach critéar cinntitheach é sin i gcónaí. Go deimhin, d'fhéadfadh moill chomh fada sin a bheith ar eitilt go n-imíonn sí an lá tar éis a sceidealaithe agus dá bhrí sin go dtugtar uimhir eitilte anótáilte di (e.g. XX 1234a seachas XX 1234) chun idirdhealú a dhéanamh idir an eitilt sin agus an eitilt an lá ina dhiaidh sin a bhfuil an uimhir chéanna aici. Mar sin féin, sa chás sin, d'fhéadfaí í a mheas fós mar eitilt a bhfuil moill uirthi agus ní mar eitilt a cuireadh ar ceal. Ba cheart measúnú a dhéanamh air sin ar bhonn cás ar chás.

Mar shampla, ní mheastar eitilt a bheith 'curtha ar ceal' má chuireann an t-aeriompróir oibríochta am imeachta na heitilte siar níos lú ná 3 uair an chloig, gan aon athrú eile a dhéanamh ar an eitilt sin ([58]).

Mar sin féin, ní mór a mheas go bhfuil eitilt 'curtha ar ceal' má thugann an t-aeriompróir oibríochta am imeachta na heitilte ar aghaidh níos mó ná 1 uair an chloig ([59]).

3.2.3. *Ccás aerárthach a fhilleann ar a phointe imeachta*

Le coincheap an 'chealaithe' mar a shonraítear in Airteagal 2, pointe (l), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 cumhdaítear freisin cás ina n-éiríonn aerárthach den talamh ach, ar chúis ar bith, go gcuirtear iallach air ina dhiaidh sin filleadh ar an aerfort imeachta, i gcás ina n-aistrítear paisinéirí an aerárthaigh sin chuig eitiltí eile. Go deimhin, ós rud é gur tharla éirí de thalamh ach gur fhill an t-aerárthach ar an aerfort imeachta ansin gan an ceann scríbe atá le feiceáil ina chúrsa taistil a bhaint amach, ní féidir a mheas gur oibríodh an eitilt, mar a bhí sceidealaithe ar dtús ([60]).

([55]) Cás C-83/10, *Sousa Rodríguez agus Eile*, ECLI:EU:C:2011:652, mír 29.
([56]) Cás C-32/16, *Wunderlich*, ECLI:EU:C:2016:753, mír 27.
([57]) Cásanna Uamtha C-402/07 agus C-432/07, *Sturgeon agus Eile*, ECLI:EU:2009:716, míreanna 37 agus 38.
([58]) Cásanna Uamtha C-146/20, C-188/20, C-196/20 agus C-270/20, *Azurair agus Eile*, ECLI:EU:C:2021:1038, mír 87.
([59]) Cás C-263/20, *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:1039, mír 35; Cás C-395/20, *Corendon Airlines*, ECLI:EU:C:2021:1041, mír 23.
([60]) Cás C-83/10, *Sousa Rodríguez agus Eile*, ECLI:EU:C:2011:652, mír 28.

3.2.4. *Eitilt atreoraithe*

Má dhéantar eitilt a atreorú chuig aerfort nach gcomhfhreagraíonn don aerfort a luaitear mar an ceann scríbe deiridh i gcomhréir leis an bplean taistil bunaidh, déileálfar léi ar an mbealach céanna a dhéileálfar le cealú mura bhfreastalaíonan t-aerfort teachta agus aerfort an chinn scríbe deiridh bhunaidh ar an mbaile, ar an gcathair nó ar an réigiún céanna, agus sa chás sin féadfar déileáil léi mar eitilt ar cuireadh moill uirthi ([61]). Dá bhrí sin, má thuirlingíonn eitilt atreoraithe ag aerfort atá difriúil leis an aerfort a bhí beartaithe ar dtús agus nach bhfreastalaíonn ar an mbaile, ar an gcathair ná ar an réigiún céanna, tá paisinéirí i dteideal cúiteamh a fháil as cealú eitilte ([62]).

3.2.5. *Dualgas cruthúnais i gcás cealaithe*

Le hAirteagal 5(4) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 forchuirtear ar aeriompróirí an dualgas cruthúnais maidir le cé acu a cuireadh nó nár cuireadh na paisinéirí ar an eolas ar bhonn aonair maidir le cealú a n-eitilte agus cén uair a cuireadh ar an eolas iad.

Maidir leis an oibleagáid paisinéirí a chur ar an eolas faoi chealú, féach freisin Roinn 4.4.6.

3.2.6. *Cearta a bhaineann le cealú*

Mar thoradh ar chealú eitilte, faightear an méid seo a leanas: (i) ceart chun aisíocaíochta, athródaithe nó fillte mar a shainmhínítear in Airteagal 8 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004; (ii) an ceart chun 'cúraim' mar a shainmhínítear in Airteagal 9; agus (iii) faoi Airteagal 5(1), pointe (c), ceart chun 'cúitimh' mar a shainmhínítear in Airteagal 7. Is é bunphrionsabal Airteagal 5(1), pointe (c), go bhfuil cúiteamh le híoc mura mbeidh an paisinéir curtha ar an eolas luath go leor roimh ré faoin gcealú.

Ní gá cúiteamh a íoc, áfach, más féidir leis an aeriompróir a chruthú, i gcomhréir le hAirteagal 5(3), gur dálaí urghnácha nach bhféadfaí a sheachaint fiú dá ndéanfaí gach beart réasúnta ab fhéidir, ba chúis leis an gcealú ([63]).

3.3. **Moill**

3.3.1. *Moill ag imeacht*

Faoi Airteagal 6(1) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, má chuirtear moill ar imeacht eitilte, tá sé de cheart ag paisinéirí a ndéanann an mhoill sin difear dóibh 'cúram' a fháil de réir Airteagal 9, agus aisíocaíocht agus eitilt fillte a fháil de réir Airteagal 8(1), pointe (a). Is é bunphrionsabal Airteagal 6(1) go mbraitheann na cearta ar fhad na moille agus ar fhad na heitilte. I ndáil leis sin, ba cheart a thabhairt faoi deara nach gcumhdaítear an ceart chun athródaithe mar a leagtar síos in Airteagal 8(1), pointe (b), faoi Airteagal 6(1) toisc gur féidir a mheas go bhfuil an t-aeriompróir ag iarraidh, ar an gcéad dul síos, aghaidh a thabhairt ar chúis na moille chun an mhíchaoithiúlacht do na paisinéirí a íoslaghdú.

3.3.2. *'Moill fhada' tráth an teachta*

Rialaigh an Chúirt go dtugtar, le moill 3 uair an chloig ar a laghad ar theacht isteach, na cearta céanna i dtéarmaí cúitimh agus a dtugtar le cealú ([64]) (chun tuilleadh sonraí a fháil, féach Roinn 4.4.5 maidir le cúiteamh).

3.3.3. *An mhoill tráth an teachta agus coincheap an ama teachta a thomhas*

Chinn an Chúirt go gcomhfhreagraíonn coincheap an 'ama teachta', a úsáidtear chun fad na moille a raibh paisinéirí ar eitilt faoina réir má tá moill ar theacht, don am ag a n-osclaítear ceann amháin ar a laghad de dhoirse an aerárthaigh, agus glactar leis, ag an am sin, go gceadaítear do na paisinéirí an t-aerárthach a fhágáil ([65]). Measann an Coimisiún gur cheart don aeriompróir oibríochta an t-am teachta a chlárú ar bhonn, mar shampla, dearbhú sínithe ón bhfoireann eitilte nó ón ngníomhaire láimhseála. Ba cheart an t-am teachta a chur ar fáil saor in aisce, arna iarraidh sin, don chomhlacht náisiúnta forfheidhmithe agus do na paisinéirí mar fhianaise gur comhlíonadh Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

([61]) Cás C-826/19, *Austrian Airlines*, ECLI:EU:C:2021:318, mír 44.
([62]) Cás C-253/21, *TUIfly GmbH*, ECLI:EU:C:2021:840, mír 27.
([63]) Féach Roinn 5 maidir le himthosca urghnácha.
([64]) Cásanna Uamtha C-402/07 agus C-432/07, *Sturgeon agus Eile*, ECLI:EU:C:2009:716, mír 69. Féach freisin Cásanna Uamtha C-581/10 agus C-629/10, *Nelson agus Eile*, ECLI:EU:C:2012:657, mír 40, agus Cás C-413/11, *Germanwings*, ECLI:EU:C:2013:246, mír 19.
([65]) Cás C-452/13, *Germanwings*, ECLI:EU:C:2014:2141, mír 27.

Is é an 't-am teachta sceidealaithe' a úsáidtear mar thúsphointe chun moill a ríomh an t-am a shocraítear sa sceideal eitilte agus a léirítear ar an áirithint (ticéad nó cruthúnas eile ([66])) atá i seilbh an phaisinéara lena mbaineann ([67]).

Chun méid na moille ar theacht a d'fhulaing paisinéir ar eitilt atreoraithe a thuirling ag aerfort atá éagsúil leis an aerfort dá ndearnadh an áirithint, ach a fhreastalaíonn ar an mbaile, ar an gcathair nó ar an réigiún céanna a chinneadh, is gá an t-am a shroicheann an paisinéir go hiarbhír, ag deireadh an aistrithe, an t-aerfort dá ndearnadh an áirithint, nó, de réir mar a bheidh, ceann scríbe eile in aice láimhe a comhaontaíodh leis an aeriompróir oibríochta, a ghlacadh mar thagairt ([68]).

Má cuireadh moill 3 uair an chloig nó níos mó ar eitilt ag teacht agus más rud é gur tharla an mhoill sin i bpáirt mar gheall ar theagmhas a cháilíonn mar imthoisc urghnách agus i bpáirt mar gheall ar chúis eile, ní mór an mhoill is cúis leis an imthoisc urghnách a bhaint de mhoill iomlán na heitilte lena mbaineann chun a mheas ar cheart cúiteamh a íoc as an moill ar theacht na heitilte sin ([69]).

3.4. **Uasghrádú agus íosghrádú**

3.4.1. *Sainmhíniú ar uasghrádú agus íosghrádú*

Cumhdaítear uasghrádú agus íosghrádú in Airteagal 10(1) agus (2) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, faoi seach.

Tá nasc idir ceart comhfhreagrach an phaisinéara agus athrú ar an aicme cábáin nó ar an aicme seirbhíse, i.e. grád barainne, grád gnó agus an chéad ghrád. Níl feidhm aige maidir le buntáistí a thairgtear trí tháille níos airde laistigh den aicme chéanna (e.g. maidir le suíocháin nó lónadóireacht ar leith). Dá bhrí sin, chun críoch an Airteagail seo, ní mheastar gur uasghrádú ná íosghrádú é táille dhifriúil a cheannach laistigh den aicme chéanna paisinéirí. Ar an gcaoi chéanna, níl íosghrádú á dhéanamh ar phaisinéirí nach bhfaigheann cóireáil sa chábán i gcomhréir lena n-áirithint (e.g. maidir le suíocháin nó lónadóireacht), ach atá fós ag taisteal san aicme céanna. Mar sin féin, d'fhéadfaidís a bheith incháilithe d'aisíocaíocht ar an méid a íocadh as seirbhís ach nach bhfuarthas faoi théarmaí agus coinníollacha an aeriompróra agus/nó faoin dlí náisiúnta.

Tá feidhm ag an sainmhíniú ar íosghrádú (nó uasghrádú) maidir leis an aicme seirbhíse dár ceannaíodh an ticéad agus ní maidir le haon bhuntáistí a thairgtear trí chlár maidir le dílseacht eitilte nó trí chlár tráchtála eile arna sholáthar ag aeriompróir nó tionscnóir turas.

3.4.2. *Cearta a bhaineann le huasghrádú agus le híosghrádú*

I gcás uasghrádaithe, ní féidir le haeriompróir aon íocaíocht fhorlíontach a iarraidh. I gcás íosghrádaithe, déantar foráil maidir le cúiteamh i bhfoirm aisíocaíochta de chéatadán de phraghas an ticéid in Airteagal 10(2), pointí (a), (b) agus (c), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

Is é an praghas atá le cur san áireamh agus an aisíocaíocht á cinneadh le haghaidh na bpaisinéirí lena mbaineann ná praghas na heitilte ar a ndearnadh iad a íosghrádú mura rud é nach léirítear an praghas sin ar an ticéad a thugann teideal maidir le hiompar don phaisinéir ar an eitilt sin. Sa chás sin, ní mór é a bheith bunaithe ar an gcuid de phraghas an ticéid a chomhfhreagraíonn do líon fhad na heitilte sin roinnte ar an achar iomlán atá an paisinéir i dteideal a thaisteal. Ní áirítear sa phraghas sin cánacha agus muirir a shonraítear ar an ticéad fad is nach mbraitheann an ceanglas na cánacha agus na muirir sin a íoc ná méid na gcánacha agus na muirear sin ar an aicme dár ceannaíodh an ticéad ([70]).

([66]) Cásanna Uamtha C-146/20, C-188/20, C-196/20 agus C-270/20, *Azurair agus Eile*, ECLI:EU:C:2021:1038, mír 68.
([67]) Cás C-654/19, *FP Passenger Service*, ECLI:EU:C:2020:770, mír 25.
([68]) Cás C-826/19, *Austrian Airlines*, ECLI:EU:C:2021:318, mír 49.
([69]) Cás C-315/15, *Pešková and Peška*, ECLI:EU:C:2017:342, mír 54.
([70]) Cás C-255/15, *Mennens*, ECLI:EU:C:2016:472, míreanna 32 and 43.

4. **CEARTA PAISINÉIRÍ**

4.1. **Ceart chun faisnéise**

4.1.1. *Ceart ginearálta chun faisnéise*

Sonraítear in Airteagal 14(1) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 téacs fógra nach mór a bheith inléite agus ar taispeáint ag an tseiceáil isteach ar bhealach atá infheicthe go soiléir ag paisinéirí. Ba cheart an fógra sin a thaispeáint go fisiciúil nó go leictreonach san oiread teangacha ábhartha agus is féidir. Caithfear é seo a dhéanamh ní amháin ag deasc seiceála an aerfoirt, ach freisin ar bhothanna ag an aerfort, ar líne agus go hidéalach ag an ngeata bordála freisin.

Ina theannta sin, aon uair a thugann aeriompróir faisnéis pháirteach, mhíthreorach nó mhícheart do phaisinéirí maidir lena gcearta – ina n-aonar nó ar bhonn ginearálta trí fhógraí sna meáin nó trí fhoilseacháin ar a shuíomh gréasáin – ba cheart é sin a mheas mar shárú ar Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 i gcomhréir le hAirteagal 15(2) arna léamh in éineacht le haithris 20 agus d'fhéadfadh sé a bheith ina chleachtas tráchtála gnólacht le tomhaltóir atá éagórach agus míthreorach faoi Threoir 2005/29/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([71]).

I gcás moille, cead bordála a dhiúltú nó cealú, ceanglaítear ar an aeriompróir oibríochta na haerphaisinéirí a chur ar an eolas faoi ainm agus seoladh beacht na cuideachta óna bhféadfaidh na paisinéirí sin cúiteamh a éileamh agus, i gcás inarb iomchuí, na doiciméid nach mór a cheangal lena n-éileamh ar chúiteamh a shonrú. Os a choinne sin, ní cheanglaítear ar an aeriompróir oibríochta na haerphaisinéirí a chur ar an eolas faoin méid beacht cúitimh a d'fhéadfaidís a fháil ([72]).

4.1.2. *Faisnéis atá le soláthar i gcás moille, cead bordála a dhiúltú nó cealú*

Foráiltear le hAirteagal 14(2) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 nach mór d'aeriompróir oibríochta a dhiúltaíonn bordáil nó a chuireann eitilt ar ceal fógra i scríbhinn a thabhairt do gach paisinéir lena mbaineann ina leagtar amach na rialacha maidir le cúiteamh agus cúnamh. Sonraítear ann freisin nach mór don aeriompróir 'fógra coibhéiseach a thabhairt do gach paisinéir dá ndéanann moill dhá uair an chloig ar a laghad difear'. An ceanglas maidir le míniú mionsonraithe i scríbhinn ar a gcearta a thabhairt do phaisinéirí dá ndéantar difear, tá feidhm aige sin go sainráite maidir le cásanna inar diúltaíodh cead bordála, cealú agus moill. Mar sin féin, ós rud é gur féidir moill a bheith ann tráth an imeachta ach gur féidir moill a bheith ann ag an gceann scríbe deiridh freisin, ba cheart don aeriompróir oibríochta féachaint freisin le paisinéirí a ndéanann moill 3 uair an chloig ar a laghad ag a gceann scríbe deiridh difear dóibh a chur ar an eolas. Is ar an mbealach sin amháin is féidir gach paisinéir a chur ar an eolas go cuí i gcomhréir le ceanglais shainráite Airteagal 14(2) ([73]). Tá cur chuige den sórt sin i gcomhréir go hiomlán le rialú na Cúirte i gcás *Sturgeon* ([74]), lenar suíodh nach mór déileáil le paisinéirí a bhfuil moill 3 uair an chloig ar a laghad orthu ar an mbealach céanna le paisinéirí a gcuirtear a n-eitiltí ar ceal, chun críche an chirt chun cúitimh faoi Airteagal 7 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

Maidir leis an gceanglas faisnéis a chur ar fáil de bhun Airteagal 14(2) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, níl aon tionchar aige ar na ceanglais faisnéise i bhforálacha eile de dhlí an Aontais, go háirithe Airteagal 8(2) de Threoir 2011/83/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([75]) agus Airteagal 7(4) de Threoir 2005/29/CE. D'fhéadfadh sé gur cleachtas tráchtála éagórach idir gnólachtaí agus tomhaltóirí faoi Threoir 2005/29/CE é faisnéis ábhartha a fhágáil ar lár agus faisnéis mhíthreorach a chur ar fáil maidir le cearta paisinéirí.

([71]) Treoir 2005/29/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 11 Bealtaine 2005 maidir le cleachtais tráchtála éagothroma idir gnólachtaí agus tomhaltóirí sa mhargadh inmheánach agus lena leasaítear Treoir 84/450/CEE ón gComhairle, Treoracha 97/7/CE, 98/27/CE agus 2002/65/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus Rialachán (CE) Uimh. 2006/2004 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ('An Treoir maidir le Cleachtais Tráchtála Éagóracha') (IO L 149, 11.6.2005, lch. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj).

([72]) Cásanna Uamtha C-146/20, C-188/20, C-196/20 agus C-270/20, *Azurair agus Eile*, ECLI:EU:C:2021:1038, mír 108.

([73]) Faisnéis a chuirtear ar fáil do phaisinéirí ar liosta na gcomhlachtaí forfheidhmithe náisiúnta san Aontas, is féidir léi tagairt a dhéanamh do shuíomh gréasáin an Choimisiúin, ar a bhfuil sonraí teagmhála uile na gcomhlachtaí forfheidhmithe náisiúnta.

([74]) Cásanna Uamtha C-402/07 agus C-432/07, *Sturgeon agus Eile*, ECLI:EU:C:2009:716, mír 69.

([75]) Treoir 2011/83/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 25 Deireadh Fómhair 2011 maidir le cearta tomhaltóirí, lena leasaítear Treoir 93/13/CEE ón gComhairle agus Treoir 1999/44/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus lena n-aisghairtear Treoir 85/577/CEE ón gComhairle agus Treoir 97/7/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle (IO L 304, 22.11.2011, lch. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

4.2. Ceart chun aisíocaíochta, athródaithe nó atháirithinte i gcás nach gceadaítear bordáil nó i gcás ina gcuirtear eitilt ar ceal

Le hAirteagal 8(1) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 forchuirtear oibleagáid ar aeriompróirí trí rogha a thairiscint do phaisinéirí, idir an méid seo a leanas:

— aisíocaíocht phraghas an ticéid ([76]) ([77]) agus, i gcás nasceitiltí, eitilt fillte chuig an aerfort imeachta a luaithe is féidir;

— athródú chuig a gceann scríbe deiridh a luaithe is féidir; nó

— athródú ar dháta níos déanaí ar chaoithiúlacht an phaisinéara faoi choinníollacha iompair inchomparáide, faoi réir suíocháin a bheith ar fáil.

Más gá d'aeriompróir oibríochta an rogha idir aisíocaíocht agus athródú a thairiscint, ní mór don aeriompróir faisnéis chuimsitheach a chur faoi bhráid na bpaisinéirí lena mbaineann maidir leis na roghanna go léir a bhaineann le haisíocaíocht agus athródú. De bhun Airteagal 5(2) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ní mór do phaisinéirí faisnéis a fháil maidir le hathródú ón aeriompróir oibríochta nuair a chuirtear an cealú in iúl dóibh. Níl aon oibleagáid ar na paisinéirí lena mbaineann rannchuidiú go gníomhach leis an bhfaisnéis ábhartha a lorg iad féin ([78]).

Mar phrionsabal ginearálta, má dhiúltaítear cead bordála don phaisinéir nó má chuirtear ar an eolas é faoi chealú na heitilte agus má chuirtear ar an eolas é mar is ceart faoi na roghanna atá ar fáil, ní dhéanfar an rogha a thairgtear do phaisinéirí faoi Airteagal 8(1) ach aon uair amháin. I gcásanna den sórt sin, a luaithe a roghnóidh an paisinéir ceann de na trí rogha faoi Airteagal 8(1), pointí (a), (b) agus (c), níl aon oibleagáid ar an aeriompróir a thuilleadh maidir leis an dá rogha eile. Mar sin féin, féadfaidh feidhm a bheith ag an oibleagáid cúiteamh a íoc fós de réir Airteagal 5(1), pointe (c), arna léamh in éineacht le hAirteagal 7.

Ba cheart don aeriompróir rogha idir aisíocaíocht agus athródú a thairiscint go comhuaineach. I gcás nasceitiltí, ba cheart don aeriompróir rogha a thairiscint go comhuaineach idir aisíocaíocht agus eitilt fillte chuig an aerfort imeachta agus athródaithe. Is ar an aeriompróir a bheidh na costais a bhaineann le hathródú nó le heitilt fillte. Mura gcomhlíonann an t-aeriompróir a oibleagáid athródú nó filleadh a thairiscint faoi choinníollacha iompair inchomparáide a luaithe is féidir, ní mór dó na costais a bhaineann le heitilt mhalartach chuig ceann scríbe deiridh an phaisinéara nó le heitilt fillte arna dtabhú ag an bpaisinéir a aisíoc. Is ar an aeriompróir oibríochta atá an dualgas a chruthú go ndearnadh an t-athródú a luaithe is féidir ([79]). Baineann an rud céanna leis an eitilt fillte go dtí an chéad phointe imeachta. Mura dtugann an t-aeriompróir rogha idir aisíocaíocht agus athródú agus, i gcás nasceitiltí, aisíocaíocht agus eitilt fillte chuig an aerfort imeachta agus athródaithe, ach go gcinneann sé go haontaobhach aisíocaíocht a dhéanamh leis an bpaisinéir, tá an paisinéir i dteideal aisíocaíocht bhreise a fháil ar an difríocht sa phraghas leis an ticéad nua faoi choinníollacha iompair inchomparáide.

Más trí thríú páirtí a rinneadh an áirithint, amhail ardán áirithinte, is faoin aeriompróir atá sé, i gcás ina gcuirtear eitilt ar ceal, cúnamh a thairiscint do na paisinéirí lena mbaineann amhail aisíocaíocht an ticéid a thairiscint dóibh, ar an bpraghas ar ar ceannaíodh é, agus, i gcás inar gá, eitilt fillte chuig an gcéad phointe imeachta ([80]).

Mar sin féin, más féidir le haeriompróir a léiriú go ndearna sé teagmháil leis na paisinéirí a thoiligh a sonraí teagmhála pearsanta a thabhairt, agus go ndearna sé iarracht an cúnamh a cheanglaítear le hAirteagal 8 a chur ar fáil, ach go ndearna na paisinéirí a socruithe cúnaimh nó athródaithe féin mar sin féin, féadfaidh an t-aeriompróir a chinneadh nach bhfuil sé freagrach as aon chostais bhreise a thabhaigh na paisinéirí agus féadfaidh sé a chinneadh gan iad a aisíoc.

([76]) Déantar praghas an ticéid a aisíoc don chuid nó do na codanna den turas nach ndearnadh, agus don chuid nó do na codanna a rinneadh cheana mura bhfónann an eitilt a thuilleadh do phlean taistil bunaidh an phaisinéara. I bprionsabal, má roghnaíonn na paisinéirí filleadh ar a n-aerfort imeachta, níl aon chuspóir leis an gcuid nó leis na codanna den turas a rinneadh cheana i ndáil leis an bplean taistil bunaidh.

([77]) Áirítear le praghas an ticéid atá le cur san áireamh chun an aisíocaíocht atá le híoc ag an aeriompróir le paisinéir i gcás ina gcuirtear eitilt ar ceal an difríocht idir an méid a d'íoc an paisinéir sin agus an méid a fuair an t-aeriompróir, a chomhfhreagraíonn do choimisiún arna bhailiú ag duine atá ag gníomhú mar idirghabhálaí idir an dá pháirtí sin, murar socraíodh an coimisiún sin i ngan fhios don aeriompróir (Cás C-601/17, *Harms*, ECLI:EU:C:2018:702, mír 20).

([78]) Cás C-354/18, *Rusu*, ECLI:EU:C:2019:637, mír 56.

([79]) Cás C-354/18, *Rusu*, ECLI:EU:C:2019:637, mír 62.

([80]) Cás C-601/17, *Harms*, ECLI:EU:C:2018:702, mír 12.

Maidir leis an bhfoirm ina bhfuil an aisíocaíocht le déanamh, léirítear i struchtúr Airteagal 7(3) go ndéantar costas an ticéid a aisíoc, go príomha, trí shuim airgid. Os a choinne sin, déantar aisíocaíocht i ndearbháin taistil agus/nó i seirbhísí eile a thíolacadh mar mhodh aisíocaíochta tánaisteach, ós rud é go bhfuil sí faoi réir choinníoll forlíontach 'chomhaontú sínithe an phaisinéara' ([81]).

I ndáil leis sin, shoiléirigh an Chúirt go bhfuil coincheap an 'chomhaontaithe' le tuiscint, i gcomhréir lena ghnáthbhrí, mar thoiliú saor agus feasach. Dá bhrí sin, i gcomhthéacs Airteagal 7(3), éilítear leis an gcoincheap sin toiliú saor agus feasach na bpaisinéirí chun aisíocaíocht ar chostas a dticéid a fháil i bhfoirm dearbháin taistil ([82]).

Maidir leis an téarma 'comhaontú sínithe', shoiléirigh an Chúirt freisin nach gá síniú lámhscríofa nó digiteach an phaisinéara a bheith ann má tá an fhaisnéis shoiléir agus iomlán faighte ag na paisinéirí lena mbaineann lena gcuirtear ar a gcumas rogha éifeachtach agus eolasach a dhéanamh agus toiliú saor agus feasach a thabhairt chun costas a dticéid a aisíoc le dearbhán taistil seachas le suim airgid. Má chomhlíontar na coinníollacha sin, is féidir a mheas gur tugadh an 'comhaontú sínithe' má líon an paisinéir isteach an chuid ábhartha d'fhoirm ar líne ar shuíomh gréasáin an aeriompróra ([83]).

Má thugtar an rogha do phaisinéirí leanúint ar aghaidh le turas nó turas malartach a dhéanamh, ní mór é sin a dhéanamh 'faoi choinníollacha iompair inchomparáide'. Is féidir le dálaí iompair inchomparáide a bheith ag brath ar roinnt tosca agus ní mór cinneadh a dhéanamh ina leith ar bhonn cás ar chás. Ag brath ar na himthosca, moltar na dea-chleachtais seo a leanas:

(a) más féidir, níor cheart paisinéirí a íosghrádú go saoráidí iompair d'aicme níos ísle i gcomparáid leis an gceann atá ar an áirithint (i gcás íosghrádaithe, beidh feidhm ag an gcúiteamh dá bhforáiltear in Airteagal 10);

(b) ba cheart athródú a thairiscint gan aon chostas breise don phaisinéir, fiú má athródaítear paisinéirí le haeriompróir eile nó ar mhodh iompair eile nó in aicme níos airde nó ar tháille níos airde ná an ceann a íocadh as an mbunseirbhís;

(c) go bhfuil iarrachtaí réasúnta le déanamh chun nasceitiltí breise a sheachaint;

(d) agus úsáid á baint as aeriompróir eile nó modh iompair malartach don chuid sin den turas nár tugadh i gcrích mar a bhí beartaithe, ba cheart go mbeadh an t-am taistil iomlán chomh gar agus is féidir le réasún d'am taistil sceidealaithe an turais bhunaidh, san aicme chéanna iompair nó i gceann níos airde más gá;

(e) má tá roinnt eitiltí ar fáil a bhfuil a n-uainiú inchomparáide, ba cheart do phaisinéirí a bhfuil sé de cheart acu athródú glacadh leis an tairiscint athródaithe arna déanamh ag an aeriompróir, lena n-áirítear ar na haeriompróirí sin atá ag comhoibriú leis an aeriompróir oibríochta; agus

(f) má cuireadh cúnamh do dhaoine faoi mhíchumas nó do dhaoine a bhfuil a soghluaisteacht laghdaithe in áirithe don turas bunaidh, ba cheart an cúnamh sin a bheith ar fáil freisin ar an mbealach malartach.

Chun go ndíolmhófar an t-aeriompróir oibríochta óna oibleagáid cúiteamh a íoc faoi Airteagal 7, ní mór dó na hacmhainní uile atá ar fáil dó a úsáid chun athródú réasúnta, sásúil agus tráthúil a áirithiú, lena n-áirítear eitiltí malartacha díreacha nó indíreacha a lorg a d'fhéadfadh aeriompróirí eile a oibriú, bíodh baint acu leis an gcomhaontas aerlíne céanna nó ná bíodh, a thagann isteach ag am sceidealaithe nach bhfuil chomh déanach leis an gcéad eitilt eile de chuid an aeriompróra lena mbaineann ([84]). Ní féidir a mheas go bhfuil na hacmhainní go léir atá ar fáil dó imscartha ag aeriompróir tríd an bpaisinéir lena mbaineann a athródú ar an gcéad eitilt eile arna hoibriú aige ach amháin mura bhfuil aon suíocháin ar fáil ar eitilt dhíreach nó indíreach eile a chuireann ar chumas na bpaisinéirí lena mbaineann a gceann scríbe deiridh a bhaint amach ag am nach bhfuil chomh déanach le céad eitilt eile an aeriompróra lena mbaineann, nó más íobairt dhofhulaingthe don aeriompróir lena mbaineann é cur chun feidhme an athródaithe sin i bhfianaise chumas a ghnóthais ag an am ábhartha ([85]).

Má chuirtear an eitilt athródaithe a nglactar léi faoi Airteagal 8(1), pointe (b) nó (c), ar ceal freisin nó má chuirtear moill 3 uair an chloig ar a laghad uirthi ar theacht isteach, tagann ceart nua chun cúitimh faoi Airteagal 7 chun cinn ([86]). Molann an Coimisiún go ndéanfaí roghanna a mhíniú go soiléir do phaisinéirí má tá cúnamh le cur ar fáil.

([81]) Cás C-76/23, *Cobult*, ECLI:EU:C:2024:253, mír 20.
([82]) Cás C-76/23, *Cobult*, ECLI:EU:C:2024:253, mír 22.
([83]) Cás C-76/23, *Cobult*, ECLI:EU:C:2024:253, míreanna 29, 34 agus 37.
([84]) Cás C-74/19, *Transportes Aéros Portugueses*, ECLI:EU:C:2020:460, mír 59.
([85]) Cás C-74/19, *Transportes Aéros Portugueses*, ECLI:EU:C:2020:460, mír 61.
([86]) Cás C-832/18, *Finnair*, ECLI:EU:C:2020:204, míreanna 31 agus 33.

Má tá eitilt amach curtha in áirithe ag paisinéir agus eitilt fillte ar leithligh le haeriompróirí éagsúla agus má chuirtear an eitilt amach ar ceal, tá aisíocaíocht dlite i leith na heitilte sin amháin. I gcás dhá eitilt, áfach, atá mar chuid den chonradh céanna ach atá fós á n-oibriú ag aeriompróirí éagsúla, sa bhreis ar a gceart chun cúitimh ón aeriompróir oibríochta, ba cheart dhá rogha a thairiscint do phaisinéirí i gcás ina gcuirtear an eitilt amach ar ceal:

a) aisíocaíocht a fháil ar an ticéad iomlán (i.e. an dá eitilt); nó

b) a bheith athródaithe ar eitilt eile le haghaidh na heitilte amach.

Ar deireadh, i gcomhthéacs aisdúichiú an-sonrach paisinéirí a bhfuil fuireach orthu le linn ráig phaindéim COVID-19, rialaigh an Chúirt nach ionann eitilt aisdúichithe arna heagrú ag Ballstát i gcomhthéacs cúnamh consalach, tar éis eitilt a chur ar ceal, agus 'athródú, faoi choinníollacha iompair inchomparáide, chuig [an g]ceann scríbe deiridh', de réir bhrí Airteagal 8(1), pointe (b), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, nach mór don aeriompróir oibríochta a thairiscint don phaisinéir ar cuireadh a eitilt ar ceal. Dá bhrí sin, paisinéir a bhfuil sé de cheangal air ranníocaíocht éigeantach a íoc i leith na gcostas arna dtabhú ag an mBallstát lena mbaineann, níl sé de cheart aige aisíocaíocht a fháil ar an ranníocaíocht sin ar chostas an aeriompróra oibríochta ar bhonn Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ([87]).

Os a choinne sin, chun cúiteamh a fháil ón aeriompróir oibríochta lena mbaineann, féadfaidh paisinéir den sórt sin a agairt os comhair cúirt náisiúnta nár chomhlíon an t-aeriompróir oibríochta, ar an gcéad dul síos, a oibleagáid costas iomlán an ticéid a aisíoc ar an bpraghas ar ar ceannaíodh é, don chuid nó do na codanna den turas nach ndearnadh nó nach bhfónann a thuilleadh do phlean taistil bunaidh an phaisinéara, agus, ar an dara dul síos, a oibleagáid cúnamh a sholáthar, lena n-áirítear an dualgas atá air faisnéis a sholáthar faoi Airteagal 8(1) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004. Mar sin féin, ní mór an cúiteamh sin a theorannú, i bhfianaise imthosca sonracha gach cáis, don mhéid is gá, is iomchuí agus is réasúnta chun easnaimh an aeriompróra oibríochta sin a leigheas ([88]).

4.3. **An ceart chun cúraim i gcás nach gceadaítear bordáil, i gcás ina gcuirtear eitilt ar ceal nó i gcás ina gcuirtear moill ar an eitilt**

4.3.1. *Coincheap an chirt chun cúraim*

Má aontaíonn paisinéirí leis an aeriompróir maidir le hathródú ar dháta níos déanaí ar a gcaoithiúlacht féin (Airteagal 8(1), pointe (c)), tar éis cead bordála a dhiúltú dóibh, eitilt a chur ar ceal nó moill a chur orthu tráth an imeachta, tiocfaidh deireadh leis an gceart chun cúraim. Go deimhin, ní mhaireann an ceart chun cúraim ach chomh fada agus a bhíonn ar phaisinéirí fanacht ar athródú, faoi choinníollacha iompair inchomparáide, chuig a gceann scríbe deiridh a luaithe is féidir (Airteagal 8(1), pointe (b)), nó eitilt fillte (Airteagal 8(1), pointe (a), an dara fleasc).

4.3.2. *Béilí, sólaistí agus cóiríocht a sholáthar*

Tá sé mar aidhm le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a áirithiú go dtabharfar aire iomchuí do riachtanais na bpaisinéirí atá ag fanacht lena n-eitilt fillte nó le hathródú. Ní mór méid an chúraim iomchuí a mheasúnú ar bhonn cás ar chás, agus aird chuí á tabhairt ar riachtanais na bpaisinéirí sna himthosca ábhartha agus ar phrionsabal na comhréireachta (i.e. de réir an ama feithimh). Níor cheart go gcuirfeadh an praghas a íoctar ar an ticéad ná cineál sealadach na míchaoithiúlachta a fulaingíodh isteach ar an gceart chun cúraim.

Maidir le hAirteagal 9(1), pointe (a), maidir le béilí agus sólaistí, measann an Coimisiún go gciallaíonn an nath 'i gcoibhneas réasúnta leis an am feithimh' gur cheart d'aeriompróirí oibríochta cúram iomchuí a chur ar fáil do phaisinéirí a chomhfhreagraíonn d'fhad ionchasach na moille agus don am den lá (nó den oíche) ag a dtarlaíonn sí, lena n-áirítear ag an aerfort aistrithe i gcás nasceitiltí, chun an mhíchaoithiúlacht a fhulaingíonn na paisinéirí a laghdú a mhéid is féidir, agus prionsabal na comhréireachta á chur san áireamh ag an am céanna. Ní mór aird ar leith a thabhairt ar riachtanais daoine faoi mhíchumas nó daoine a bhfuil a soghluaisteacht laghdaithe agus leanaí neamhthionlactha.

([87]) Cás C-49/22, *Austrian Airlines*, ECLI:EU:C:2023:454, mír 33.
([88]) Cás C-49/22, *Austrian Airlines*, ECLI:EU:C:2023:454, mír 50.

Ina theannta sin, ba cheart cúram a thairiscint do phaisinéirí saor in aisce ar bhealach soiléir agus inrochtana, lena n-áirítear, i gcás inar féidir, trí mhodhanna leictreonacha cumarsáide. Ciallaíonn sé sin nár cheart paisinéirí a fhágáil chun socruithe a dhéanamh iad féin, e.g. cóiríocht nó bia a aimsiú agus íoc as. Ina ionad sin, tá sé d'oibleagáid ar aeriompróirí oibríochta cúram a thairiscint go gníomhach. Ba cheart d'aeriompróirí oibríochta a áirithiú freisin, i gcás ina bhfuil sé sin ar fáil, go bhfuil an chóiríocht inrochtana do dhaoine faoi mhíchumas agus dá madraí seirbhíse.

Murar tairgeadh cúram cé gur cheart é a thairiscint, is féidir le paisinéirí a raibh orthu íoc as béilí agus sólaistí, cóiríocht óstáin, iompar idir an t-aerfort agus áit na cóiríochta agus/nó seirbhísí teileachumarsáide aisíocaíocht a fháil ar na speansais a tabhaíodh ón aeriompróir, dá mba rud é go raibh na speansais sin riachtanach, réasúnach agus iomchuí ([89]).

Má dhiúltaíonn paisinéirí cúram réasúnta an aeriompróra nach mór a thairiscint faoi Airteagal 9 agus má dhéanann siad a socruithe féin, níl sé d'oibleagáid ar an aeriompróir na speansais arna dtabhú ag an bpaisinéir a aisíoc, mura bhforáiltear a mhalairt faoin dlí náisiúnta nó mura gcomhaontaíonn an t-aeriompróir roimh ré na speansais a aisíoc. D'fhonn cóir chomhionann a chur ar fáil idir paisinéirí, ní fhéadfaidh aisíocaíocht den sórt sin luach 'tairiscint réasúnta' thuasluaite an aeriompróra a shárú riamh. Ba cheart do phaisinéirí na hadmhálacha uile i leith na gcostas arna dtabhú a choinneáil freisin.

In aon chás, maidir le paisinéirí a mheasann go bhfuil siad i dteideal níos mó dá speansais a bheith aisíoctha leo nó cúiteamh a fháil as damáiste a fulaingíodh de dheasca moille, lena n-áirítear speansais, coimeádann siad an ceart a n-éilimh a bhunú ar fhorálacha Choinbhinsiún Montréal chomh maith le hAirteagal 3 de Rialachán (CE) Uimh. 2027/97, agus an t-aeriompróir a thabhairt os comhair na cúirte náisiúnta nó teagmháil a dhéanamh leis an gcomhlacht forfheidhmithe náisiúnta inniúil . I roinnt Ballstát, d'fhéadfadh sé go mbeadh ar phaisinéirí dul i dteagmháil le heintitis a sholáthraíonn réiteach malartach díospóide le haghaidh díospóidí tomhaltóirí (féach Roinn 7.3).

Maidir leis an oibleagáid cóiríocht óstáin a thairiscint saor in aisce, shoiléirigh an Chúirt go léiríonn an fhoclaíocht 'tairgfear cóiríocht óstáin saor in aisce ...' mian reachtas an Aontais cosc a chur ar phaisinéirí lena mbaineann an t-ualach a bhaineann le seomra óstáin a aimsiú agus costais an tseomra sin a íoc iad féin a iompar, toisc nach mór don aeriompróir aire a thabhairt do na paisinéirí sin, nach mór dó na socruithe is gá a dhéanamh chun na críche sin. Mar sin féin, ní leanann sé go sainráite ó fhoclaíocht na forála sin gur mhian le reachtas an Aontais, thar an oibleagáid aire a thabhairt do phaisinéirí, an oibleagáid a fhorchur ar aeriompróirí aire a thabhairt do na socruithe cóiríochta mar sin ([90]), mar shampla trí sheomra sonrach a chur in áirithe in ainm an phaisinéara.

Ar an gcaoi chéanna, shonraigh an Chúirt, i gcás teagmhais san óstán, nach féidir a cheangal ar an aeriompróir, ar bhonn Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 amháin, paisinéir a chúiteamh as damáiste a tharlaíonn de dheasca locht ar thaobh fhostaithe an óstáin ina gcuirtear an chóiríocht ar fáil ([91]).

Ba cheart a mheabhrú, de réir aithris 18 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, go bhféadfar cúram a theorannú nó a dhiúltú dá mbeadh soláthar an chúraim féin ina chúis le tuilleadh moille do phaisinéirí atá ag fanacht le heitilt mhalartach nó le heitilt a bhfuil moill uirthi. Má chuirtear moill ar eitilt go déanach sa tráthnóna ach más féidir coinne a bheith leis go n-imeoidh sí laistigh de chúpla uair an chloig agus dá bhféadfadh moill i bhfad níos faide a bheith mar thoradh ar phaisinéirí a chur chuig óstáin agus iad a thabhairt ar ais chuig an aerfort i lár na hoíche, ba cheart cead a bheith ag an aeriompróir diúltú cóiríocht óstáin agus aistrithe comhfhreagracha a chur ar fáil. Ar an gcaoi chéanna, má tá aeriompróir ar tí dearbháin a thabhairt le haghaidh bia agus deochanna ach má chuirtear in iúl dó go bhfuil an eitilt réidh chun bordála, ba cheart cead a bheith aige diúltú an cúram sin a sholáthar. Cé is moite de na cásanna sin, tá an Coimisiún den tuairim nach gcuirfear an teorannú sin i bhfeidhm ach amháin i gcásanna fíoreisceachtúla, toisc gur cheart gach iarracht a dhéanamh an mhíchaoithiúlacht a fhulaingíonn paisinéirí a laghdú.

Níl aon tionchar ag an gceart chun cúraim faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ar na hoibleagáidí atá ar eagraithe turais láneagraithe faoi Threoir (AE) 2015/2302.

([89]) Cás C-12/11, *McDonagh*, ECLI:EU:C:2013:43, mír 66.
([90]) Cás C-530/19, *Niki Luftfahrt*, ECLI:EU:C:2020:635, mír 24.
([91]) Cás C-530/19, *Niki Luftfahrt*, ECLI:EU:C:2020:635, mír 40.

4.3.3. *Cúram in imthosca urghnácha nó le linn teagmhais eisceachtúla*

De réir Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, tá sé d'oibleagáid ar an aeriompróir an oibleagáid maidir le cúram a chomhlíonadh fiú más dálaí urghnácha is cúis le heitilt a chur ar ceal, is é sin le rá imthosca nach bhféadfaí a sheachaint fiú dá ndéanfaí gach beart réasúnta. Níl aon ní i Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 lena bhféadfaí teacht ar an gconclúid go n-aithnítear ann catagóir ar leith de theagmhais 'fhíor-urghnácha' – thar na himthosca urghnácha dá dtagraítear in Airteagal 5(3) – a d'fhágfadh go mbeadh an t-aeriompróir díolmhaithe óna oibleagáidí uile, lena n-áirítear iad siúd faoi Airteagal 9 den Rialachán seo, fiú i gcás imthosca urghnácha a mhaireann ar feadh i bhfad, go háirithe ós rud é go bhfuil paisinéirí an-leochaileach in imthosca agus teagmhais den sórt sin ([92]).

I dteagmhais eisceachtúla, tá sé beartaithe le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a áirithiú go dtabharfar cúram iomchuí go háirithe do phaisinéirí atá ag fanacht le hathródú faoi Airteagal 8(1), pointe (b). Mar sin féin, níor cheart pionóis a fhorchur ar aerlínte más féidir leo a chruthú go ndearna siad a ndícheall a n-oibleagáidí faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a chomhlíonadh agus na himthosca ar leith a bhaineann leis na teagmhais agus prionsabal na comhréireachta á gcur san áireamh.

4.4. An ceart chun cúitimh i gcás i gcás nach gceadaítear bordáil, i gcás ina gcuirtear eitiltí ar ceal nó i gcás ina gcuirtear moill ar eitiltí ar theacht isteach agus i gcás athródaithe, agus aisíocaíocht as íosghrádú

A. *Ginearálta*

Ceanglaítear ar an aeriompróir oibríochta na paisinéirí a chur ar an eolas faoi ainm agus seoladh beacht an aeriompróra óna bhféadfaidh siad cúiteamh a éileamh agus, i gcás inarb iomchuí, na doiciméid a shonrú nach mór a chur i gceangal lena n-éileamh ar chúiteamh. Mar sin féin, ní cheanglaítear ar an aeriompróir oibríochta na paisinéirí a chur ar an eolas faoin méid beacht cúitimh a d'fhéadfaidís a fháil ([93]).

I gcás ina ndiúltaítear cead bordála in aghaidh thoil an phaisinéara, luaitear go sonrach in Airteagal 4(3) nach mór an paisinéir a chúiteamh 'láithreach'. Chiallódh sé sin, mura n-íoctar an cúiteamh ar an láthair, nach mór ceangaltas íocaíochta ar a laghad a dhéanamh sula bhfágfaidh an paisinéir an t-aerfort.

Féadfaidh paisinéirí ar cuireadh a n-eitiltí ar ceal nó a bhfuil a n-eitiltí faoi réir moill fhada a éileamh go n-íocfar méid an chúitimh leo in airgeadra náisiúnta a n-áite cónaithe. Cuirtear cosc leis sin ar reachtaíocht nó ar chásdlí náisiúnta as a n-eascraíonn díbhe caingne a thionscnaítear chun na críche sin ar an bhforas amháin gur cuireadh an t-éileamh in iúl in airgeadra náisiúnta áit chónaithe an phaisinéara ([94]).

B. *Cúiteamh i gcás cead bordála a dhiúltú*

4.4.1. *Cúiteamh, cead bordála a dhiúltú agus imthosca eisceachtúla*

Ní mór Airteagal 2, pointe (j), agus Airteagal 4(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a léirmhíniú sa chaoi go bhfuil cúiteamh dlite i gcónaí i gcás nach gceadaítear bordáil agus nach féidir le haeriompróirí údar bailí a thabhairt le cás ina ndiúltaítear bordáil agus nach féidir leo a bheith díolmhaithe ó chúiteamh a íoc le paisinéirí trí imthosca urghnácha a agairt ([95]).

4.4.2. *Cúiteamh, cead bordála a dhiúltú agus nasceitiltí*

Ní mór paisinéirí ar nasceitiltí a chúiteamh más rud é, agus iad ag taisteal faoi aon chonradh iompair amháin le cúrsa taistil lena mbaineann nasceitiltí go díreach agus seiceáil isteach aonair, go ndiúltaíonn aeriompróir dóibh bordáil ar an bhforas go raibh an chéad eitilt a áiríodh ina n-áirithint faoi réir moill is inchurtha i leith an aeriompróra sin, a raibh coinne aige leis, go hearráideach, nach dtiocfadh na paisinéirí sin in am chun dul ar bord an dara heitilt ([96]). Os a choinne sin, má bhíonn dhá thicéad ar leith ag paisinéirí le haghaidh dhá eitilt i ndiaidh a chéile agus má chiallaíonn moill ar an gcéad eitilt nach bhfuil siad in ann seiceáil isteach in am don chéad eitilt eile, níl oibleagáid ar aeriompróirí cúiteamh a íoc. Má bhíonn moill níos mó ná 3 uair an chloig ar an gcéad eitilt, áfach, is féidir leis an bpaisinéir a bheith i dteideal cúiteamh a fháil ón aeriompróir atá ag oibriú na heitilte sin.

([92]) Cás C-12/11, *McDonagh*, ECLI:EU:C:2013:43, mír 30.
([93]) Cásanna Uamtha C-146/20, C-188/20, C-196/20 agus C-270/20, *Azurair agus Eile*, ECLI:EU:C:2021:1038, mír 108.
([94]) Cás C-356/19, *Delfly*, ECLI:EU:C:2020:633, mír 34.
([95]) Cás C-22/11, *Finnair*, ECLI:EU:C:2012:604, mír 40.
([96]) Cás C-321/11, *Rodríguez Cachafeiro agus Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, ECLI:EU:C:2012:609, mír 36.

4.4.3. *Méid an chúitimh*

Ríomhtar an cúiteamh i gcomhréir le hAirteagal 7(1) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004. Is féidir é a laghdú 50 % má chomhlíontar coinníollacha Airteagal 7(2).

C. ***Cúiteamh i gcás cealaithe***

4.4.4. *Cás ginearálta*

Tá cúiteamh dlite i gcás cealaithe:

— mura gcuirtear paisinéirí ar an eolas luath go leor roimh ré, i.e. 2 sheachtain ar a laghad roimh an imeacht sceidealaithe, agus

— mura n-athródaítear iad laistigh de na teorainneacha ama a leagtar amach in Airteagal 5(1), pointe (c),de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 (féach Roinn E),

— mura rud é gurb é is cúis leis an gcealú imthosca urghnácha nach bhféadfaí a sheachaint fiú dá ndéanfaí gach beart réasúnta, i gcomhréir le hAirteagal 5(3) (féach Roinn 5 maidir le himthosca urghnácha).

Tá sé tábhachtach a thabhairt faoi deara go bhfuil an cúiteamh sin le hidirdhealú ón gcúiteamh as moill fhada tráth an teachta.

4.4.5. *Méid an chúitimh*

Ríomhtar an cúiteamh i gcomhréir le hAirteagal 7(1) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004. Is féidir é a laghdú 50 % má chomhlíontar coinníollacha Airteagal 7(2), i.e. má athródaítear paisinéirí chuig a gceann scríbe deiridh tar éis chealú a n-eitilte bunaidh agus má shroicheann siad an áit sin le moill nach faide ná 2, 3 nó 4 uair an chloig de réir an achair.

4.4.6. *An oibleagáid paisinéirí a chur ar an eolas*

Beidh ar an aeriompróir oibríochta cúiteamh a íoc fós murar cuireadh an paisinéir ar an eolas faoi chealú eitilte 2 sheachtain ar a laghad roimh an am imeachta sceidealaithe toisc nár chuir an t-idirghabhálaí (e.g. gníomhaire taistil, gníomhaireacht taistil ar líne) lena raibh an conradh iompair ag an bpaisinéir an fhaisnéis sin ar aghaidh ón aeriompróir chuig an bpaisinéir in am, agus nár údaraigh an paisinéir go sainráite don idirghabhálaí an fhaisnéis arna seoladh ag an aeriompróir oibríochta a fháil ([97]).

Ar an gcaoi chéanna, ní mór don aeriompróir oibríochta an cúiteamh dá bhforáiltear in Airteagal 5(1), pointe (c), agus Airteagal 7 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a íoc i gcás cealú eitilte nár cuireadh an paisinéir ar an eolas faoi 2 sheachtain ar a laghad roimh an am imeachta sceidealaithe, má sheol an t-aeriompróir sin an fhaisnéis in am trátha chuig an aon seoladh ríomhphoist amháin a cuireadh in iúl dó le linn na háirithinte, gan a bheith ar an eolas, áfach, nach bhféadfaí an seoladh sin a úsáid ach amháin chun teagmháil a dhéanamh leis an ngníomhaire taistil trína ndearnadh an áirithint, agus ní leis an bpaisinéir go díreach, agus nár sheol an gníomhaire taistil sin an fhaisnéis chuig an bpaisinéir in am trátha ([98]), is é sin 2 sheachtain ar a laghad roimh an am imeachta sceidealaithe.

([97]) Cás C-302/16, *Krijgsman*, ECLI:EU:C:2017:359, mír 31; Cás C-263/20, *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:1039, mír 56.
([98]) Cás C-307/21, *Ryanair DAC*, ECLI:EU:C:2022:729, mír 30.

D. ***Cúiteamh i gcás moille fada ar theacht isteach***

4.4.7. *'Moilleanna fada' ar theacht isteach*

A mhéid a bhaineann le 'moilleanna fada', rialaigh an Chúirt go bhféadfadh paisinéirí ar cuireadh moill orthu a bheith thíos le míchaoithiúlacht atá cosúil leis an míchaoithiúlacht a d'fhéadfadh a bheith ann do phaisinéirí ar cuireadh a n-eitilt ar ceal, lena mbaineann caillteanas áirithe ama ([99]). Bunaithe ar phrionsabal na córa comhionainne, tá paisinéirí a shroicheann a gceann scríbe deiridh le moill 3 uair an chloig nó níos mó i dteideal an chúitimh chéanna (Airteagal 7) le paisinéirí ar cuireadh a n-eitilt ar ceal. Bhunaigh an Chúirt a rialú den chuid is mó ar Airteagal 5(1), pointe (c)(iii), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ina bhfuil iarmhairtí dlíthiúla ag reachtas an Aontais, lena n-áirítear an ceart chun cúitimh, maidir le cásanna nach dtairgtear athródú do phaisinéirí a mbaineann cealú eitilte leo lena gceadaítear dóibh imeacht tráth nach faide ná 1 uair an chloig roimh an am imeachta sceidealaithe agus a gceann scríbe deiridh a bhaint amach níos lú ná 2 uair an chloig tar éis an ama teachta sceidealaithe. Thuig an Chúirt as sin gurb é is aidhm don cheart chun cúitimh a leagtar síos in Airteagal 7 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 caillteanas ama 3 uair an chloig ar a laghad a leigheas. Mar sin féin, ní fhágfaidh moill den sórt sin go mbeidh paisinéirí i dteideal cúitimh más féidir leis an aeriompróir a chruthú gur imthosca urghnácha nach bhféadfaí a sheachaint fiú dá ndéanfaí gach beart réasúnta ab fhéidir ba chúis leis an moill ([100]) (féach Roinn 5 maidir le himthosca urghnácha).

4.4.8. *Cúiteamh as moill fhada ar theacht isteach i gcás nasceitiltí*

Tá an Chúirt ([101]) den tuairim, chun críocha an chúitimh dá bhforáiltear in Airteagal 7 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, nach mór measúnú a dhéanamh ar mhoill i ndáil leis an am teachta sceidealaithe ag ceann scríbe deiridh an phaisinéara mar a shainmhínítear in Airteagal 2, pointe (h), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, nach mór, i gcás nasceitiltí díreacha, a thuiscint mar cheann scríbe na heitilte deiridh a thóg an paisinéir.

I gcomhréir le hAirteagal 3(1), pointe (a), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ba cheart paisinéirí a chaill nasceitilt laistigh den Aontas, nó nasceitilt lasmuigh den Aontas le heitilt ag teacht ó aerfort atá suite i gcríoch Bhallstáit, a bheith i dteideal cúitimh, má bhain siad a gceann scríbe amach le moill níos mó ná 3 uair an chloig. Níl sé ábhartha cé acu aeriompróir de chuid an Aontais nó aeriompróir neamh-AE é an t-aeriompróir a oibríonn na nasceitiltí.

Ní thugtar teidlíocht ar chúiteamh i gcás nasceitiltí a chailltear mar gheall ar mhoilleanna suntasacha ag seiceálacha slándála nó i gcás paisinéirí nach n-urramaíonn am bordála a n-eitilte ag a n-aerfort aistrithe.

I gcás nasceitiltí atá faoi réir áirithinte aonair, ní bheidh cúiteamh dlite má aistríonn an t-aeriompróir na paisinéirí chuig eitilt níos déanaí don chéad chéim agus iad fós in ann dul ar bord an dara ceann dá n-eitiltí forchoimeádta in am ([102]).

4.4.9. *Cúiteamh as moill fhada ar theacht isteach má ghlacann paisinéir le heitilt chuig aerfort eile seachas an t-aerfort a ndearnadh an áirithint ina leith*

Má ghlacann paisinéir le heitilt chuig aerfort eile seachas an t-aerfort a ndearnadh an áirithint ina leith, tá cúiteamh dlite as moill fhada ar theacht isteach. Is é an t-am teachta a úsáidfear chun an mhoill a ríomh an t-am iarbhír teachta ag an aerfort a ndearnadh an áirithint ina leith ar dtús nó ceann scríbe eile gar dó a comhaontaíodh leis an bpaisinéir i gcomhréir le hAirteagal 8(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ([103]). Is ar an aeriompróir oibríochta, ar a thionscnamh féin a thitfidh na costais a thabhófar i leith an iompair idir an t-aerfort malartach agus an t-aerfort dá ndearnadh an áirithint ar dtús nó ceann scríbe eile in aice láimhe a chomhaontófar leis an bpaisinéir ([104]). Mura gcuirfidh an t-aeriompróir an t-iompar sin ar fáil nó mura dtairgfidh sé é agus má bhíonn ar na paisinéirí a socruithe féin a dhéanamh, beidh sé de cheart ag na paisinéirí aisíocaíocht a fháil ar na méideanna a thabhóidh siad a fhanfaidh laistigh de theorainneacha an mhéid is gá, is iomchuí agus is réasúnach i bhfianaise imthosca sonracha gach cáis ([105]).

([99]) Cásanna Uamtha C-402/07 agus C-432/07, *Sturgeon agus Eile*, ECLI:EU:C:2009:716, mír 54.
([100]) Cásanna Uamtha C-402/07 agus C-432/07, *Sturgeon agus Eile*, ECLI:EU:C:2009:716, mír 69.
([101]) Cás C-11/11, *Folkerts*, ECLI:EU:C:2013:106, mír 47.
([102]) Cás C-191/19, *Air Nostrum*, ECLI:EU:C:2020:339, mír 34.
([103]) Cás C-826/19, *Austrian Airlines*, ECLI:EU:C:2021:318, mír 49.
([104]) Cás C-826/19, *Austrian Airlines*, ECLI:EU:C:2021:318, mír 66.
([105]) Cás C-826/19, *Austrian Airlines*, ECLI:EU:C:2021:318, mír 73.

4.4.10. *Méid an chúitimh*

Tá sé tábhachtach a chur in iúl go bhféadfar an cúiteamh is iníoctha le paisinéir faoi Airteagal 7(1) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a laghdú 50 % má chomhlíontar na coinníollacha a leagtar síos in Airteagal 7(2) den Rialachán. Cé nach dtagraítear in Airteagal 7(2) ach d'athródú paisinéirí, chinn an Chúirt gur cheart feidhm *mutatis mutandis* a bheith ag an laghdú ar chúiteamh maidir le paisinéirí a bhfuil moill fhada orthu ar theacht isteach dóibh, de 3 uair an chloig níos mó ([106]).

Dá bhrí sin, féadfar laghdú 50 % a dhéanamh ar an gcúiteamh is iníoctha le paisinéir a bhfuil moill 3 uair an chloig nó níos mó ar a eitilt, a shroicheann a gceann scríbe deiridh 3 uair an chloig nó níos mó tar éis an ama teachta a bhí sceidealaithe ar dtús, más rud é gur lú ná 4 uair an chloig an mhoill ([107]).

Is é sin le rá, má tá an mhoill ar theacht isteach níos mó ná 3 uair an chloig agus níos lú ná 4 uair an chloig i gcás turais atá níos mó ná 3 500 km, is féidir an cúiteamh a laghdú 50 % agus, dá bhrí sin, is ionann é agus EUR 300 i gcomhréir le hAirteagal 7(2) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

Mar sin féin, má tugadh eitilt ar aghaidh ar feadh tréimhse ama as a n-eascraíonn ceart chun cúitimh de bhun Airteagal 7, tá sé fós de cheangal ar an aeriompróir oibríochta an méid iomlán a íoc. Níl an fhéidearthacht ann aon chúiteamh atá le híoc a laghdú 50 % ar an bhforas go bhfuil athródú tairgthe aige do na paisinéirí, rud a ligeann dóibh a gceann scríbe deiridh a bhaint amach gan mhoill ([108]).

4.4.11. *An fad a ríomh ar bhonn an 'turais' chun an cúiteamh a chinneadh i gcás moill fhada ag an gceann scríbe deiridh*

Rinneadh tagairt shainráite i gcás *Folkerts* ([109]) do choincheap an 'turais' ina raibh roinnt nasceitiltí. In Airteagal 2, pointe (h), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, sainmhínítear an 'ceann scríbe deiridh' mar cheann scríbe an ticéid a thaispeántar ag an gcuntar seiceála isteach nó, i gcás nasceitiltí díreacha, ceann scríbe na heitilte deireanaí. De réir Airteagal 7(4) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ba cheart an fad lena gcinntear an cúiteamh atá le híoc i gcás moill fhada ag an gceann scríbe deiridh a bheith bunaithe ar an bhfad 'mhórciorclach' idir an áit imeachta agus an ceann scríbe deiridh, i.e. an 'turas', agus ní trí na faid 'mhórciorclacha' a chur le chéile idir na nasceitiltí ábhartha éagsúla a bhfuil an 'turas' comhdhéanta díobh ([110]).

Tá feidhm ag an riail sin maidir leis an achar a ríomh fiú mura raibh ach moill ar an dara céim, nó más cealú ar an dara céim ba chúis leis an moill fhada ar theacht isteach, moill a bhí le hoibriú ag aeriompróir seachas an t-aeriompróir lenar thug an paisinéir lena mbaineann an conradh iompair i gcrích ([111]). Bheadh feidhm ag an réasúnaíocht chéanna maidir le heitiltí ina bhfuil níos mó ná dhá chéim.

E. ***Cúiteamh i gcás athródaithe***

4.4.12. *Ceanglas maidir le paisinéirí a athródú in am trátha*

Faoi Airteagal 5(1), pointe (c), ní cheanglaítear ar aeriompróirí oibríochta cúiteamh a íoc faoi Airteagal 7 má dhéanann siad paisinéirí a athródú mar seo a leanas:

— má chuirtear paisinéirí ar an eolas idir 2 sheachtain agus 7 lá roimh an imeacht sceidealaithe, le hathródú ní mór a ligean dóibh imeacht 2 uair an chloig ar a mhéad roimh an am imeachta sceidealaithe bunaidh agus a gceann scríbe deiridh a bhaint amach tráth is lú ná 4 uair an chloig tar éis an ama teachta sceidealaithe bhunaidh;

— má chuirtear paisinéirí ar an eolas níos lú ná 7 lá roimh an imeacht sceidealaithe, le hathródú caithfear a ligean dóibh imeacht tráth nach mó ná 1 uair an chloig roimh an am imeachta sceidealaithe bunaidh agus a gceann scríbe deiridh a bhaint amach tráth is lú ná 2 uair an chloig tar éis an ama teachta sceidealaithe bhunaidh ([112]).

([106]) Cásanna Uamtha C-402/07 agus C-432/07, *Sturgeon agus Eile*, ECLI:EU:C:2009:716, mír 63.
([107]) Cásanna Uamtha C-402/07 agus C-432/07, *Sturgeon agus Eile*, ECLI:EU:C:2009:716, mír 63.
([108]) Cásanna Uamtha C-146/20, C-188/20, C-196/20 agus C-270/20, *Azurair agus Eile*, ECLI:EU:C:2021:1038, mír 94.
([109]) Cás C-11/11, *Folkerts*, ECLI:EU:C:2013:106, mír 18.
([110]) Cás C-559/16, *Bossen*, ECLI:EU:C:2017:644, mír 33.
([111]) Cás C-939/19, *flightright*, ECLI:EU:C:2020:316, mír 22; Cás C-592/20, *British Airways*, ECLI:EU:C:2021:312, mír 36.
([112]) Cás C-130/18, *flightright GmbH*, ECLI:EU:C:2018:496, mír 23.

4.4.13. *Athródú agus teacht isteach níos mó ná 2 uair an chloig tar éis an ama teachta sceidealaithe ach níos lú ná 3 uair an chloig*

Dheimhnigh an Chúirt go bhfuil paisinéirí a chuirtear ar an eolas faoi chealú a n-eitilte níos lú ná 7 lá roimh an am imeachta sceidealaithe i dteideal an chúitimh dá dtagraítear in Airteagal 5(1), pointe (c), más rud é gur chuir an t-athródú a thairg an t-aeriompróir ar a gcumas an ceann scríbe deiridh a bhaint amach níos mó ná 2 uair an chloig ach níos lú ná 3 uair an chloig tar éis am teachta sceidealaithe na heitilte a cuireadh ar ceal ([113]).

Má athródaíonn paisinéirí iad féin, áfach, toisc gur cuireadh ar an eolas iad nó go bhfuil dóthain fianaise acu go sroichfidh a n-eitilt a gceann scríbe le moill fhada, níl siad incháilithe do chúiteamh má shroicheann siad a gceann scríbe deiridh (leis an eitilt nua) le moill níos lú ná 3 uair an chloig tar éis am teachta sceidealaithe a n-eitilte a cuireadh in áirithe ar dtús ([114]).

F. ***Aisíocaíocht i gcás íosghrádaithe***

4.4.14. *An méid a ríomh*

I gcomhréir le hAirteagal 10 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ní bheidh aisíocaíocht iníoctha ach don eitilt ar a ndearnadh íosghrádú ar an bpaisinéir agus ní don turas iomlán a áirítear in aon ticéad amháin, a bhféadfadh dhá nasceitilt nó níos mó a bheith san áireamh ann. Ba cheart go n-íocfaí an aisíocaíocht thuasluaite laistigh de 7 lá.

G. ***Tuilleadh cúitimh***

Déantar foráil in Airteagal 7 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le cúiteamh seasta caighdeánaithe. Cuirtear i bhfios go láidir le hAirteagal 12 nach gcuirtear as an áireamh le forálacha Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ceart paisinéara chun cúiteamh breise a fháil. Rialaigh an Chúirt go gceadaítear leis an gcoincheap 'cúiteamh breise' do chúirt náisiúnta cúiteamh a dhámhachtain, faoi na coinníollacha dá bhforáiltear le Coinbhinsiún Montréal nó leis an dlí náisiúnta, as damáiste, lena n-áirítear damáiste neamhábhartha, a eascraíonn as sárú ar chonradh iompair d'aer ([115]). Féadfaidh cúirt náisiúnta an cúiteamh a deonaíodh faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a asbhaint ó chúiteamh breise ach ní cheanglaítear uirthi amhlaidh a dhéanamh ([116]).

D'fhéadfadh cúiteamh ó thionscnóir turas a bheith i gceist le 'cúiteamh breise' dá dtagraítear in Airteagal 12 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ar bhonn ceart chun laghdú praghsanna faoin dlí náisiúnta ([117]).

5. **IMTHOSCA URGHNÁCHA**

5.1. **Prionsabail**

I gcomhréir le hAirteagal 5(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, tá aeriompróir díolmhaithe ó chúiteamh a íoc i gcás cealaithe nó moill fhada ar theacht isteach más féidir leis a chruthú gur dálaí urghnácha ba chúis leis an gcealú nó leis an moill nárbh fhéidir a sheachaint fiú dá ndéanfaí gach beart réasúnta.

Chun a bheith díolmhaithe ó chúiteamh a íoc, ní mór don aeriompróir na nithe seo a leanas a chruthú go comhuaineach:

(a) imthosca urghnácha a bheith ann agus an nasc idir na himthosca sin agus an mhoill nó an cealú; agus

(b) nárbh fhéidir an mhoill nó an cealú sin a sheachaint cé go ndearna an t-aeriompróir gach beart réasúnta (féach Roinn 5.3).

D'fhéadfadh níos mó ná cealú nó moill ar leith ag an gceann scríbe deiridh a bheith mar thoradh ar imthoisc urghnách áirithe, amhail i gcás cinneadh maidir le bainistiú aerthráchta dá dtagraítear in aithris 15 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

([113]) Cás C-130/18, *flightright GmbH*, ECLI:EU:C:2018:496, mír 23.
([114]) Cás C-54/23, *WY* v *Laudamotion GmbH agus Ryanair DAC*, ECLI:EU:C:2024:74, mír 24.
([115]) Cás C-83/10, *Sousa Rodríguez agus Eile*, ECLI:EU:C:2011:652, mír 46.
([116]) Cás C-354/18, *Rusu*, ECLI:EU:C:2019:637, mír 47.
([117]) Cás C-153/19, *DER Touristik GmbH*, ECLI:EU:C:2020:412, mír 36.

Mar mhaolú ar an bpríomhriail – i.e. cúiteamh a íoc, lena léirítear cuspóir na cosanta tomhaltóirí – ní mór an díolúine in Airteagal 5(3) a léirmhíniú go docht ([118]). Dá bhrí sin, na himthosca urghnácha uile a bhaineann le teagmhais amhail iad siúd a liostaítear in aithris 14 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 – i.e. éagobhsaíocht pholaitiúil, dálaí meitéareolaíocha nach bhfuil comhoiriúnach le hoibriú na heitilte lena mbaineann, rioscaí slándála, easnaimh sábháilteachta eitilte gan choinne agus stailceanna a dhéanann difear d'oibriú aeriompróra oibríochta – ní gá gur forais iad sin le haghaidh díolúine ón oibleagáid cúiteamh a íoc, ach is gá measúnú cás ar chás a dhéanamh ina leith ([119]).

D'fhorbair an Chúirt dhá choinníoll charnacha chun teagmhais a aicmiú mar imthosca urghnácha, a cuireadh i bhfeidhm go comhsheasmhach le linn a cásdlí:

(a) mar gheall ar a chineáil nó a thionscnaimh, níor cheart an teagmhas a bheith ina dhlúthchuid de ghnáthfheidhmiú ghníomhaíocht an aeriompróra lena mbaineann; agus

(b) mar gheall ar a chineáil nó a thionscnaimh, ní mór an teagmhas a bheith lasmuigh de smacht iarbhír an aeriompróra sin ([120]).

Féadfaidh aeriompróirí sleachta as logleabhair nó as tuarascálacha teagmhais, nó doiciméid agus ráitis sheachtracha, a sholáthar mar chruthúnas. Má thagraíonn aeriompróir don chruthúnas sin ina fhreagra ar éileamh paisinéara nó don chomhlacht náisiúnta forfheidhmithe, ba cheart dó an cruthúnas sin a chur ina fhreagra. Má fhéachann an t-aeriompróir le brath ar chosaint imthosca urghnácha, ba cheart don aeriompróir an cruthúnas sin a chur ar fáil saor in aisce don chomhlacht náisiúnta forfheidhmithe agus do na paisinéirí i gcomhréir leis na forálacha náisiúnta maidir le rochtain ar dhoiciméid.

5.2. **Teagmhais 'inmheánacha' agus 'sheachtracha'**

5.2.1. *Coincheap*

Chinn an Chúirt go comhsheasmhach ina cásdlí a bhaineann le coincheap na n-imthosca urghnácha de réir bhrí Airteagal 5(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 nach mór teagmhais a bhfuil a dtionscnamh 'inmheánach' a idirdhealú ó na teagmhais sin a bhfuil a dtionscnamh 'seachtrach' ón aeriompróir oibríochta ([121]).

Eascraíonn teagmhais 'sheachtracha' as imthosca seachtracha a tharlaíonn a bheag nó a mhór sa chleachtas ach nach bhfuil smacht ag an aeriompróir orthu toisc go n-eascraíonn siad as teagmhas nádúrtha nó as gníomh tríú páirtí, amhail aeriompróir eile nó oibreoir poiblí nó príobháideach a chuireann isteach ar ghníomhaíocht eitilte nó aerfoirt ([122]). Is iondúil go gcáilítear teagmhais 'sheachtracha' mar imthosca urghnácha.

Teagmhais nach teagmhais 'sheachtracha' iad, ba cheart iad a cháiliú mar theagmhais 'inmheánacha' i leith an aeriompróra oibríochta agus, dá bhrí sin, ní imthosca urghnácha iad.

5.2.2. *Teagmhais 'inmheánacha'*

— Fabhtanna teicniúla ar an aerárthach

Shoiléirigh an Chúirt ([123]) thairis sin nach féidir fadhb theicniúil a thagann chun solais le linn cothabháil aerárthaí nó arb é is cúis léi mainneachtain aerárthach a chothabháil, a mheas mar imthosca urghnácha. Tá an Chúirt den tuairim, fiú mura bhfuil fadhb theicniúil a tharla gan choinne mar thoradh ar dhroch-chothabháil agus mura mbraitear í le linn gnáthsheiceálacha cothabhála, nach dtagann sí faoin sainmhíniú ar imthosca urghnácha más rud é gur gné dhílis í de ghnáthfheidhmiú ghníomhaíocht an aeriompróra.

([118]) Cás C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, mír 17, agus an cásdlí a luaitear.
([119]) Cás C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, mír 22.
([120]) Cás C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, mír 23; Cás C-12/11, *McDonagh*, ECLI:EU:C:2013:43, mír 29; Cás C-257/14, *van der Lans*, ECLI:EU:C:2015:618, mír 36; agus cásanna níos déanaí.
([121]) Rinne an Chúirt an t-idirdhealú sin den chéad uair i gCás C-28/20, *Airhelp Ltd*, ECLI:EU:C:2021:226, mír 39.
([122]) Cás C-28/20, *Airhelp Ltd*, ECLI:EU:C:2021:226, mír 41.
([123]) Cás C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, mír 25.

Mar shampla, d'fhéadfadh cliseadh a tharlaíonn mar gheall ar mhífheidhmiú luath comhpháirteanna áirithe aerárthaigh a bheith ina theagmhas gan choinne. Mar sin féin, tá dlúthbhaint ag cliseadh den sórt sin le córas oibriúcháin an-chasta aerárthaigh, a oibríonn an t-aeriompróir i ndálaí – go háirithe dálaí meitéareolaíocha – a bhíonn deacair nó fiú foircneach go minic, agus tuigtear, thairis sin, nach maireann aon chomhpháirt d'aerárthach go deo. Dá bhrí sin, ní mór a mheas gur gné dhílis de ghnáthfheidhmiú ghníomhaíocht an aeriompróra é teagmhas gan choinne den sórt sin ([124]).

Is amhlaidh atá, i bprionsabal, maidir le cliseadh páirte nach gcuirtear páirt nua ina hionad ach amháin nuair a éiríonn sé lochtach (cuid 'ar choinníoll') ([125]).

Mar sin féin, fabht déantúsaíochta ceilte a nocht monaróir an aerárthaigh nó údarás inniúil, nó damáiste don aerárthach de dheasca gníomhartha sabaitéireachta nó sceimhlitheoireachta, cháileofaí na fabhtanna sin mar imthosca urghnácha. Is fíor sin fiú má chuir an monaróir an t-aeriompróir ar an eolas gur ann don fhabht roinnt míonna roimh an eitilt ([126]).

— Staighrí bordála soghluaiste

Shoiléirigh an Chúirt ([127]) nach féidir imbhualadh idir staighre bordála soghluaiste le haerárthach a mheas mar imthosca urghnácha lena ndíolmhaítear an t-aeriompróir ó chúiteamh a íoc faoi Airteagal 5(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004. Is féidir a mheas go bhfuil staighrí nó geataí bordála soghluaiste fíor-riachtanach d'aeriompar paisinéirí, agus dá bhrí sin bíonn ar aeriompróirí aghaidh a thabhairt go rialta ar chásanna a eascraíonn as úsáid trealaimh den sórt sin. Imbhualadh idir aerárthach agus sraith staighrí bordála soghluaiste is ea teagmhas inmheánach, dá bhrí sin, ar gné dhílis é de ghnáthfheidhmiú ghníomhaíocht an aeriompróra. Bheadh feidhm ag imthosca urghnácha, mar shampla, nuair is é is cúis le damáiste don aerárthach gníomh lasmuigh de ghnáthsheirbhísí an aerfoirt, amhail gníomh sceimhlitheoireachta nó sabaitéireachta.

— Neamhláithreacht gan choinne na mball foirne

Maidir le ball foirne a bhfuil a láithreacht riachtanach chun eitilt a oibriú, má bhíonn siad as láthair gan choinne go gairid roimh imeacht sceidealaithe na heitilte sin de dheasca breoiteachta nó fiú bás gan choinne, ní thagann sé sin faoi choincheap na n-imthosca urghnácha de réir bhrí Airteagal 5(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ([128]).

— Stailceanna ag foireann na n-aerlínte

Rialaigh an Chúirt nach féidir stailceanna, a dhéanann foireann aeriompróra oibríochta, a cháiliú mar imthoisc urghnách má bhaineann an stailc sin le héilimh a bhaineann leis an gcaidreamh fostaíochta idir an t-aeriompróir agus a fhoireann, amhail i gcás caibidlíochtaí maidir le pá ([129]).

Baineann an cinneadh sin freisin le stailceanna a eagraíonn ceardchumainn ([130]) agus 'tobstailceanna neamhoifigiúla' a dhéanann foireann aerlíne a ghairm tar éis an fhógra gan choinne maidir le hathstruchtúrú aeriompróra ([131]). Ní chumhdaítear ach oiread le coincheap na n-imthosca urghnácha stailc a dhéanann foireann aeriompróra oibríochta i ndlúthpháirtíocht le caingean stailce a sheoltar in aghaidh mháthairchuideachta an aeriompróra sin ([132]).

Bearta stailce a dhéantar chun éilimh na n-oibrithe sin a fhorfheidhmiú ag an máthairchuideachta, ní thagann siad faoi choincheap na n-imthosca urghnácha de réir bhrí Airteagal 5(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004; ní bhaineann sé le hábhar i ndáil leis sin cé acu a rinneadh nó nach ndearnadh caibidlíocht roimh ré le hionadaithe na bhfostaithe ([133]).

([124]) Cás C-257/14, *van der Lans*, ECLI:EU:C:2015:618, míreanna 40, 41 agus 42.
([125]) Cás C-832/18, *Finnair*, ECLI:EU:C:2020:204, mír 43.
([126]) Cás C-411/23, *D.*, ECLI:EU:C:2024:498, mír 42; féach freisin cás C-385/23, *Finnair*, ECLI:EU:C:2024:497, míreanna 37 agus 39.
([127]) Cás C-394/14, *Siewert*, ECLI:EU:C:2014:2377, míreanna 19 agus 20.
([128]) Cásanna Uamtha C-156/22, C-157/22 agus C-158/22, *TAP Portugal*, ECLI:EU:C:2023:393, mír 26.
([129]) Cás C-28/20, *Airhelp Ltd*, ECLI:EU:C:2021:226, mír 37.
([130]) Cás C-28/20, *Airhelp Ltd*, ECLI:EU:C:2021:226, mír 44.
([131]) Cás C-195/17, *Krüsemann agus Eile*, ECLI:EU:C:2018:258, mír 48.
([132]) Cás C-613/20, *Eurowings*, ECLI:EU:C:2021:820, mír 34.
([133]) Cás C-287/20, *Ryanair DAC*, ECLI:EU:C:2022:1, mír 33.

Más rud é, áfach, go n-eascraíonn stailc den sórt sin as éilimh nach féidir ach leis na húdaráis phoiblí a shásamh agus, dá réir sin, nach bhfuil neart iarbhír ag an aeriompróir lena mbaineann orthu, d'fhéadfadh sé go mbeadh sé sin ina himthoisc urghnách ([134]).

5.2.3. *Teagmhais 'sheachtracha'*

I gcásanna éagsúla, rinne an Chúirt measúnú ar chásanna a eascraíonn as teagmhais nádúrtha nó as gníomhartha tríú páirtithe. Is féidir na teagmhais sin a cháiliú de ghnáth mar imthosca urghnácha.

Tá roinnt samplaí leagtha amach thíos.

a) Imbhualadh éin

Níl imbhualadh idir aerárthach agus éan chomh ná aon damáiste de dheasca imbhualadh den sórt sin nasctha go dlúth le hoibriú an aerárthaigh. Ní gné dhílis iad, mar gheall ar a gcineáil nó a dtionscnaimh, de ghnáthfheidhmiú ghníomhaíocht an aeriompróra lena mbaineann, agus dá bhrí sin níl aon smacht iarbhír aige orthu. Dá réir sin, féadfar imbhualadh den sórt sin a aicmiú mar imthoisc urghnách ([135]).

Shoiléirigh an Chúirt freisin nach mbaineann sé le hábhar cé acu a rinneadh nó nach ndearnadh damáiste iarbhír don aerárthach lena mbaineann leis an imbhualadh. Ciallaíonn an cuspóir maidir le hardleibhéal cosanta a áirithiú d'aerphaisinéirí a shaothraítear le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, mar a shonraítear in aithris 1 de, nár cheart aeriompróirí a spreagadh chun staonadh ó na bearta is gá a dhéanamh de dheasca teagmhas den sórt sin trí thosaíocht a thabhairt do chothabháil agus do phoncúlacht a n-eitiltí thar chuspóir na sábháilteachta ([136]).

I gcás eile, chinn an Chúirt go dtagann briseadh chéim éirí de thalamh aerárthaigh, arbh é imbhualadh éin ba chúis leis, agus a raibh ainliú coscánaithe éigeandála a rinne dochar do bhoinn an aerárthaigh mar thoradh air, faoi choincheap na n-imthosca urghnácha de réir bhrí Airteagal 5(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ([137]).

b) Imbhualadh le haerárthaí eile nó le feithiclí aerfoirt eile

Maidir le himbhualadh aerárthaigh i suíomh páirceála le haerárthach de chuid aerlíne eile arbh í gluaiseacht aerárthaigh de chuid na haerlíne eile ba chúis leis, tagann sé faoi choincheap na n-imthosca urghnácha ([138]).

D'fhéadfadh cliseadh teicniúil aerárthaigh atá páirceáilte ag an aerfort de dheasca imbhualadh feithicle lónadóireachta de chuid tríú páirtí leis an aerárthach teacht faoi choincheap na n-imthosca urghnácha freisin ([139]).

c) Damáiste don aerárthach de dheasca ábhar coimhthíoch

Damáiste d'aerárthach de dheasca ábhar coimhthíoch, amhail smionagar scaoilte, atá ina luí ar rúidbhealach aerfoirt, tagann sé faoi choincheap na n-imthosca urghnácha ([140]).

d) Peitreal ar an rúidbhealach

Cumhdaítear láithreacht peitril ar rúidbhealach as a dtagann dúnadh an aerfoirt agus, dá bhrí sin, moill shuntasach ar eitilt chuig an aerfort sin nó uaidh le coincheap na n-imthosca urghnácha mura dtagann an peitreal atá i gceist ó aerárthach de chuid an aeriompróra atá ag oibriú na heitilte ([141]).

([134]) Cás C-28/20, *Airhelp Ltd*, ECLI:EU:C:2021:226, mír 45.
([135]) Cás C-315/15, *Pešková and Peška*, ECLI:EU:C:2017:342, mír 24.
([136]) Cás C-315/15, *Pešková and Peška*, ECLI:EU:C:2017:342, mír 25.
([137]) Cás C-302/22, *Freebird Airlines Europe Ltd*., ECLI:EU:C:2022:748, mír 23.
([138]) Cás C-264/20, *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:26, mír 26.
([139]) Cás C-659/21, *Orbest*, ECLI:EU:C:2022:254, mír 27.
([140]) Cás C-501/17, *Germanwings*, ECLI:EU:C:2019:288, mír 34.
([141]) Cás C-159/18, *Moens*, ECLI:EU:C:2019:535, mír 22.

e) Cliseadh ar chóras athbhreoslaithe aerárthaí

Má tá aerfort tionscnaimh na heitilte nó an aerárthaigh lena mbaineann freagrach as córas athbhreoslaithe an aerárthaigh, is féidir cliseadh ginearálaithe ar an soláthar breosla a mheas mar imthoisc urghnách ([142]).

f) Paisinéirí fiáine; éigeandálaí leighis

Más é iompar fiáin paisinéara is cúis leis an bpíolóta atá i gceannas ar an aerárthach an eitilt lena mbaineann a atreorú chuig aerfort seachas an t-aerfort teachta chun an paisinéir sin nó na paisinéirí sin agus a mbagáiste a dhíbhordáil, tagann sé sin faoi choincheap na n-imthosca urghnácha, mura rud é gur chuidigh an t-aeriompróir oibríochta leis an iompar sin tarlú nó gur mhainnigh sé bearta iomchuí a dhéanamh i bhfianaise na gcomharthaí rabhaidh a bhaineann leis an iompar sin ([143]).

Ina theannta sin, chumhdófaí aistriú paisinéara ón aerárthach de dheasca éigeandála leighis le coincheap na n-imthosca urghnácha.

g) Brúchtadh bolcán

Is ionann imthosca amhail dúnadh cuid den aerspás Eorpach mar thoradh ar bhrúchtadh bholcán Eyjafjallajökull agus imthosca urghnácha de réir bhrí Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ([144]).

h) Plódú aerfoirt de dheasca drochaimsire

I gcomhréir le haithris 14 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, i gcás ina mbeadh oibleagáid ar aeriompróir oibríochta moill a chur ar eitilt ag aerfort plódaithe nó í a chur ar ceal mar gheall ar dhrochaimsir, lena n-áirítear má bhíonn ganntanas acmhainne mar thoradh ar na dálaí sin, d'eascródh sé as imthosca urghnácha.

i) Stailceanna seachtracha

D'fhéadfadh stailceanna nach mbaineann le gníomhaíocht aeriompróra, amhail gníomhaíocht stailce a dhéanann rialtóirí aerthráchta nó foireann aerfoirt, a bheith ina n-imthosca urghnácha ós rud é nach dtagann gníomhaíocht stailce seachtraí den sórt sin faoi fheidhmiú ghníomhaíocht an aeriompróra agus, dá bhrí sin, nach bhfuil neart iarbhír ag an aeriompróir uirthi ([145]).

j) Ganntanas foirne a sholáthraíonn seirbhísí lódála bagáiste

D'fhéadfadh imthosca urghnácha ([146]) a bheith i gceist i gcás nach bhfuil líon leordhóthanach foirne ag an oibreoir aerfoirt atá freagrach as bagáiste a lódáil ar eitleáin.

5.3. **Bearta réasúnta is féidir coinne a bheith leis go ndéanfaidh aeriompróir in imthosca urghnácha**

Aon uair a thagann imthosca urghnácha chun cinn, ní mór d'aeriompróir a thaispeáint, chun go scaoilfear é ón oibleagáid cúiteamh a íoc, nach bhféadfadh sé iad a sheachaint fiú dá ndéanfadh sé gach beart réasúnach chuige sin.

Is é sin le rá, má thagann imthosca den sórt sin chun cinn, tá sé de dhualgas ar an aeriompróir oibríochta a léiriú go ndearna sé bearta ab iomchuí don chás, agus a acmhainní uile a úsáid ó thaobh foirne nó trealaimh agus na modhanna airgeadais a bhí ar fáil dó chun moill nó cealú na heitilte atá i gceist a sheachaint. Ní féidir a cheangal air, áfach, íobairtí a dhéanamh atá dofhulaingthe i bhfianaise a chumais ag an am ábhartha ([147]).

([142]) Cás C-308/21, *SATA International – Azores Airlines*, ECLI:EU:C:2022:533, mír 28.
([143]) Cás C-74/19, *Transport Aéreos Portugueses*, ECLI:EU:C:2020:460, mír 48.
([144]) Cás C-12/11, *McDonagh*, ECLI:EU:C:2013:43, mír 34.
([145]) Cás C-28/20, *Airhelp Ltd*, ECLI:EU:C:2021:226, míreanna 42 agus 43.
([146]) Cás C-405/23, *Touristic Aviation Services Limited*, ECLI:EU:C:2024:408, mír 30.
([147]) Cás C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, EU:C:2020:460, mír 36, agus an cásdlí a luaitear.

Thairis sin, chinn an Chúirt ([148]) gur féidir a cheangal ar aeriompróir, faoi Airteagal 5(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, a chuid acmhainní a eagrú in am trátha ionas gur féidir eitilt chláraithe a oibriú a luaithe a bheidh deireadh leis na himthosca urghnácha, is é sin le rá, le linn tréimhse áirithe tar éis an ama imeachta sceidealaithe. Go háirithe, ba cheart don aeriompróir foráil a dhéanamh maidir le haga maolánach áirithe chun ligean dó, más féidir, an eitilt a oibriú ina hiomláine a luaithe a bheidh deireadh leis na himthosca urghnácha. Déantar an t-aga maolánach sin a mheasúnú ar bhonn cás ar chás.

Mar sin féin, ní féidir a léirmhíniú go gceanglaítear le hAirteagal 5(3), mar 'bheart réasúnta', foráil a dhéanamh, go ginearálta agus gan idirdhealú, maidir le híostréimhse mhaolánach is infheidhme ar an mbealach céanna maidir le gach aeriompróir i ngach cás má thagann imthosca urghnácha chun cinn. I ndáil leis sin, de ghnáth beidh níos mó acmhainní ar fáil d'aeriompróirí ag a mbunáit i gcomparáid le cinn scríbe amach, rud a thabharfaidh níos mó deiseanna dóibh tionchar imthosca urghnácha a theorannú. Ní mór an measúnú ar chumas an aeriompróra an eitilt chláraithe a oibriú ina hiomláine sna dálaí nua a eascraíonn as imthosca urghnácha a bheith ann a dhéanamh ar bhealach lena n-áiritheofar nach mbeidh íobairtí do-ghlactha á ndéanamh ag an aeriompróir i bhfianaise acmhainneachtaí a ghnóthais ag an am ábhartha mar thoradh ar fhad an aga mhaolánaigh is gá ([149]).

Maidir le fabhtanna teicniúla, ní leor ann féin gur chomhlíon aeriompróir na rialacha íosta maidir le cothabháil aerárthaigh chun a shuíomh go bhfuil gach beart réasúnach déanta ag an aeriompróir sin chun é a shaoradh ón oibleagáid atá air cúiteamh a íoc ([150]).

5.4. **Imthosca urghnácha ar eitilt roimhe sin leis an aerárthach céanna**

Chun díolúine a fháil ón oibleagáid atá air paisinéirí a chúiteamh i gcás moille fada nó i gcás ina gcuirtear eitilt ar ceal, féadfaidh aeriompróir oibríochta brath ar imthoisc urghnách a rinne difear d'eitilt roimhe sin a d'oibrigh sé agus an t-aerárthach céanna á úsáid aige, má tá nasc cúisíoch díreach idir tarlú na himthoisce sin agus moill ar an eitilt ina dhiaidh sin nó cealú na heitilte ina dhiaidh sin ([151]).

I gcás eile, shonraigh an Chúirt, i gcás moill fhada ar theacht, go bhféadfaidh aeriompróir oibríochta brath ar imthoisc urghnách, imthoisc nach raibh tionchar aici ar an eitilt sin a bhfuil moill uirthi, ach ar eitilt roimhe sin, arna hoibriú ag an aeriompróir sin, ina n-úsáidtear an t-aerárthach céanna ag slánú trí eitilt siar i seicheamh uainíochta an aerárthaigh, má tá nasc cúisíoch díreach idir tarlú na himthoisce urghnáiche, agus an mhoill fhada ar theacht na heitilte ina dhiaidh sin ([152]).

6. **CEARTA PAISINÉIRÍ I GCÁS CUR ISTEACH OLLMHÓR AR THAISTEAL**

6.1. **Ginearálta**

Níl forálacha sonracha i Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 i gcás cur isteach ar thaisteal ar mhórscála amhail brúchtadh bolcán san Íoslainn in 2010 nó ráig phaindéim COVID-19 in 2020. Mar sin féin, tá nasc idir an ceart chun cúitimh i gcás cealaithe agus mainneachtain an aeriompróra fógra leordhóthanach a thabhairt don phaisinéir maidir leis an gcealú. Dá bhrí sin, cumhdaítear an ghné sin leis na breithnithe i Roinn 4.4 maidir leis an gceart chun cúitimh.

6.2. **An ceart chun athródú nó aisíocaíocht a fháil**

Maidir le hathródú, d'fhéadfadh na cúinsí a bhaineann le cur isteach ollmhór ar thaisteal cur isteach ar an gceart chun athródú a roghnú 'a luaithe is féidir'. D'fhéadfadh sé go mbeadh sé dodhéanta d'aeriompróirí an paisinéir a athródú chuig an gceann scríbe atá beartaithe laistigh de thréimhse ghearr ama. Thairis sin, b'fhéidir nach mbeidh sé soiléir ar feadh tamaill cén uair a bheidh athródú indéanta. D'fhéadfadh an staid sin teacht chun cinn, mar shampla, má chuireann Ballstát eitiltí a imíonn chuig tíortha áirithe nó a thagann uathu ar fionraí. Dá bhrí sin, de réir an cháis, d'fhéadfaí moill mhór a chur ar an deis is luaithe chun athródú a dhéanamh nó d'fhéadfadh sé a bheith faoi réir éiginnteacht shuntasach. Mar thoradh air sin, d'fhéadfadh sé gurbh fhearr don phaisinéir aisíocaíocht a fháil ar phraghas an ticéid nó athródú ar dháta níos déanaí 'ar chaoithiúlacht an phaisinéara'.

([148]) Cás C-294/10, *Eglītis and Ratnieks*, ECLI:EU:C:2011:303, mír 37.
([149]) Cás C-264/20, *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:26, mír 33.
([150]) Cás C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, mír 43.
([151]) Cás C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, EU:C:2020:460, mír 55.
([152]) Cás C-826/19, *Austrian Airlines*, ECLI:EU:C:2021:318, mír 57.

Maidir le haisíocaíocht, i gcásanna ina gcuireann an paisinéir an eitilt amach agus an eitilt fillte in áirithe astu féin agus ina gcuirtear an eitilt amach ar ceal, níl an paisinéir i dteideal aisíocaíocht a fháil ach i leith na heitilte a cuireadh ar ceal, is é sin le rá, anseo, an eitilt amach.

Mar sin féin, má tá an eitilt amach agus an eitilt fillte mar chuid den áirithint chéanna, fiú má oibríonn aeriompróirí éagsúla iad, ba cheart dhá rogha a thairiscint do phaisinéirí má chuirtear an eitilt amach ar ceal: aisíocaíocht a fháil ar an ticéad iomlán (i.e. an dá eitilt) nó a bheith athródaithe ar eitilt eile don eitilt amach.

6.3. **Ceart chun cúraim**

Níl aon fhoráil i Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 lena n-aithnítear catagóir ar leith de theagmhais 'urghnácha go háirithe', thar na himthosca urghnácha dá dtagraítear in Airteagal 5(3) de. Dá bhrí sin, ceanglaítear ar an aeriompróir a oibleagáidí a chomhlíonadh, lena n-áirítear na hoibleagáidí faoi Airteagal 9 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, fiú má mhaireann an cás as a n-eascraíonn na hoibleagáidí sin ar feadh tréimhse fhada. Sna himthosca agus sna teagmhais sin, bíonn paisinéirí an-leochaileach ([153]). Má tharlaíonn teagmhais eisceachtúla, tá sé beartaithe le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a áirithiú go dtabharfar cúram iomchuí go háirithe do phaisinéirí atá ag fanacht le hathródú faoi Airteagal 8(1), pointe (b), de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

6.4. **An ceart chun cúitimh**

Níl feidhm ag an gceart chun cúitimh as cealú de bhun Airteagal 5(1) agus Airteagal 7 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 i gcás cealuithe a rinneadh níos mó ná 14 lá roimh ré nó más dálaí urghnácha nach bhféadfaí a sheachaint fiú dá ndéanfadh an t-aeriompróir gach beart réasúnta ab fhéidir ba chúis leis an gcealú.

Measann an Coimisiún, má dhéanann údaráis phoiblí bearta arb é is aidhm dóibh srian a chur leis na héifeachtaí a bheadh ag cás géarchéime a mbeadh cur isteach ollmhór ar thaisteal mar thoradh uirthi, nach cuid dhílis de ghnáthfheidhmiú ghníomhaíocht na n-aeriompróirí iad na bearta sin mar gheall ar a gcineáil agus a dtionscnaimh agus nach bhfuil aon smacht iarbhír acu orthu.

Tarscaoiltear le hAirteagal 5(3) an ceart chun cúitimh ar choinníoll gur imthosca urghnácha nach bhféadfaí a sheachaint fiú dá ndéanfaí gach beart réasúnta ab fhéidir 'ba chúis leis' an gcealú atá i gceist.

Ba cheart a mheas go bhfuil an coinníoll sin comhlíonta má chuireann údaráis phoiblí toirmeasc ar eitiltí áirithe, nó má chuireann siad srian ar ghluaiseacht daoine ar bhealach a eisiann *de facto* oibriú na heitilte atá i gceist.

Féadfar an coinníoll sin a chomhlíonadh freisin má tharlaíonn an cealú eitilte in imthosca nach bhfuil toirmeasc iomlán ar ghluaiseacht chomhfhreagrach daoine ach go bhfuil sí teoranta do dhaoine a thairbhíonn de mhaoluithe (mar shampla náisiúnaigh nó cónaitheoirí an stáit lena mbaineann).

Mura dtógfadh aon duine den sórt sin eitilt áirithe, d'fhanfadh an eitilt folamh nó chuirfí ar ceal í. I gcásanna den sórt sin, d'fhéadfadh sé a bheith dlisteanach d'aeriompróir gan fanacht go dtí an nóiméad deireanach, ach an eitilt a chur ar ceal in am trátha chun bearta eagraíochtúla iomchuí a dhéanamh, lena n-áirítear i dtéarmaí cúraim nach mór d'aeriompróirí a chur ar fáil dá bpaisinéirí. Sna cásanna sin, agus ag brath ar na himthosca, féadfar a mheas fós gurb é an beart a rinne na húdaráis phoiblí 'is cúis' le cealú. Arís, ag brath ar na himthosca, d'fhéadfadh sé sin a bheith amhlaidh freisin i gcás eitiltí sa treo eile seachas na heitiltí a bhfuil baint dhíreach acu leis na srianta taistil arna bhforchur ag na húdaráis phoiblí.

Má chinneann an aerlíne eitilt a chur ar ceal agus má chruthaíonn sí go raibh údar leis an gcinneadh sin ar fhorais slándála nó sábháilteachta na foirne, ba cheart a mheas freisin gur imthosca urghnácha 'ba chúis' leis an gcealú sin.

Ní breithnithe uileghabhálacha iad na breithnithe thuas, agus ní féidir leo a bheith uileghabhálach, sa mhéid go bhféadfadh imthosca sonracha eile a thagann chun cinn i gcás géarchéime ar leith teacht faoi raon Airteagal 5(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 freisin.

([153]) Cás C-12/11, *McDonagh*, ECLI:EU:C:2013:43, mír 30, agus Pointe 4.3.3 de na Treoirlínte Léirmhínitheacha.

7. CÚITEAMH, AISÍOCAÍOCHT, ATHRÓDÚ AGUS CÚRAM i gCÁS TURAIS ILMHÓDACHA

Turais ilmhódacha, lena mbaineann níos mó ná modh iompair amháin faoi chonradh iompair aonair (e.g. turas d'iarnród agus d'aer a dhíoltar mar thuras aonair), ní chumhdaítear iad amhlaidh le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, ná ní chumhdaítear iad le haon reachtaíocht de chuid an Aontais maidir le cearta paisinéirí i modhanna eile iompair ([154]). Má chailleann paisinéir eitilt mar gheall ar mhoill ar thraein, ní bhainfidís tairbhe as an gcúnamh atá le deonú faoi Rialachán (AE) 2021/782 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([155]) ach amháin i ndáil leis an turas iarnróid, agus as sin amháin dá gcuirfí moill 60 nóiméad nó níos mó orthu ag an gceann scríbe ([156]). Ar an gcaoi chéanna, bheadh feidhm ag forálacha eile i gcás eitilt a chaillfí tar éis moill a bheith ar thuras loinge nó cóiste i gcomhthéacs aon chonartha iompair amháin ([157]). Mar sin féin, más cuid de chomhcheangal le seirbhísí taistil eile (e.g. lóistín) é an turas ilmhódach, d'fhéadfadh an t-eagraí láneagraithe lena mbaineann a bheith faoi dhliteanas faoi Threoir (AE) 2015/2302 freisin i leith na n-eitiltí a cailleadh agus an tionchair ar an bpacáiste ina iomláine.

8. GEARÁIN LE COMHLACHTAÍ NÁISIÚNTA FORFHEIDHMITHE, EINTITIS UM RÉITEACH MALARTACH DÍOSPÓIDÍ AGUS COSAINT TOMHALTÓIRÍ FAOIN RIALACHÁN MAIDIR LE COMHAR AR MHAITHE LE COSAINT TOMHALTÓIRÍ

8.1. Gearáin le comhlachtaí náisiúnta forfheidhmithe

Féadfaidh paisinéirí gearán a dhéanamh le haon chomhlacht náisiúnta forfheidhmithe arna ainmniú ag Ballstát faoi shárú líomhnaithe ar Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ag aon aerfort de chuid an Aontais nó maidir le haon eitilt ó thír nach tír den Aontas Eorpach í chuig aerfort den sórt sin ([158]).

Chun a áirithiú go ndéileálfar le nósanna imeachta gearáin go héifeachtúil agus chun timpeallacht dhlíthiúil shlán a chur ar fáil d'aeriompróirí agus do ghnólachtaí eile a d'fhéadfadh a bheith bainteach leis, molann an Coimisiún go gcuirfí comhairle ar phaisinéirí gearáin a dhéanamh leo seo a leanas:

— comhlacht náisiúnta forfheidhmithe na tíre imeachta i gcás eitiltí san Aontas agus eitiltí ón AE chuig tír nach tír den Aontas Eorpach í; agus

— comhlacht náisiúnta forfheidhmithe na tíre teachta i gcás eitiltí ó lasmuigh den Aontas.

Ba cheart do phaisinéirí a mheasann gur sháraigh aeriompróir a gcearta a ngearáin a dhéanamh laistigh de thréimhse réasúnach ama agus de réir na dtréimhsí ama a leagtar síos leis an dlí náisiúnta ([159]).

Ba cheart do phaisinéirí gearán a dhéanamh leis an aeriompróir ar dtús. Níor cheart do phaisinéirí gearán a dhéanamh le comhlacht náisiúnta forfheidhmithe ach amháin mura n-aontaíonn siad le freagra an aeriompróra nó mura dtugann an t-aeriompróir aon fhreagra sásúil orthu. Molann an Coimisiún gur cheart don aeriompróir freagra a thabhairt laistigh de 2 mhí agus nach bhforchuirfear aon srian maidir le ceann amháin de theangacha oifigiúla an Aontais a úsáid.

Tá sé tábhachtach a thabhairt faoi deara gur mheas an Chúirt ([160]) nach gceanglaítear ar chomhlachtaí forfheidhmithe náisiúnta, faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, gníomhú i leith na ngearán sin chun cearta paisinéirí aonair a ráthú i ngach cás. Dá bhrí sin, ní cheanglaítear ar chomhlacht náisiúnta forfheidhmithe gníomhaíocht forfheidhmiúcháin a dhéanamh i gcoinne aeriompróirí d'fhonn iallach a chur orthu an cúiteamh dá bhforáiltear i Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a íoc i gcásanna aonair, an ról atá aige smachtbhannaí a fhorchur, dá dtagraítear in Airteagal 16(3) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, arb é atá ann bearta a dhéanamh mar fhreagairt ar na sáruithe a shainaithníonn an comhlacht le linn a ghníomhaíochtaí faireacháin ginearálta dá bhforáiltear in Airteagal 16(1).

([154]) Moltar rialacha den sórt sin, féach togra COM(2013) 130 final agus an togra le haghaidh rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le cearta paisinéirí i gcomhthéacs ilmhódach (COM(2023) XXX an 29.11.2023).

([155]) Rialachán (AE) Uimh. 2021/782 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 29 Aibreán 2021 maidir le cearta agus oibleagáidí paisinéirí iarnróid (IO L 172, 17.5.2021, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj).

([156]) Airteagal 20 de Rialachán (AE) 2021/782.

([157]) Féach i ndáil leis sin Rialachán (AE) Uimh. 1177/2010 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 24 Samhain 2010 maidir le cearta paisinéirí agus iad ag taisteal ar muir agus ar uiscebhealaí intíre agus lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 2006/2004 (IO L 334, 17.12.2010, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj) agus Rialachán (AE) Uimh. 181/2011 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 16 Feabhra 2011 maidir le cearta paisinéirí in iompar de bhus agus de chóiste agus lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 2006/2004 (IO L 55, 28.2.2011, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj).

([158]) Airteagal 16(2) de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

([159]) Cás C-139/11, *Cuadrench Moré*, ECLI:EU:C:2012:741, mír 33.

([160]) Cásanna Uamtha C-145/15 agus C-146/15, *Ruijssenaars agus Eile*, ECLI:EU:C:2016:187, míreanna 32, 36 agus 38.

De réir na Cúirte, áfach, ní chuirtear cosc le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ar na Ballstáit reachtaíocht a ghlacadh lena gcuirtear d'oibleagáid ar an gcomhlacht náisiúnta forfheidhmithe bearta a ghlacadh mar fhreagairt ar ghearáin aonair ([161]). Tá rogha ag na Ballstáit maidir leis na cumhachtaí is mian leo a thabhairt dá gcomhlachtaí náisiúnta chun cearta paisinéirí a chosaint.

Níl aon tionchar ag na rialuithe sin ar an oibleagáid atá ar chomhlachtaí náisiúnta forfheidhmithe freagra eolasach a thabhairt do ghearánaigh – i gcomhréir le prionsabail an dea-riaracháin – tar éis dóibh gearán a dhéanamh. Measann an Coimisiún go gceanglófaí le dea-chleachtas freisin go gcuirfí paisinéirí ar an eolas faoi dheiseanna achomhairc nó faoi ghníomhaíocht eile is féidir leo a dhéanamh mura n-aontaíonn siad leis an measúnú ar a gcás. Ba cheart go mbeadh sé de cheart ag paisinéir a chinneadh an mian leis nó léi go ndéanfadh duine nó eintiteas eile ionadaíocht air nó uirthi.

8.2. **Réiteach Malartach Díospóidí (RMD)**

Tá sé i gceist le creat dlíthiúil an Aontais maidir le RMD a chur ar chumas tomhaltóirí a gcearta a dhearbhú go héifeachtach i ndíospóidí le trádálaithe maidir le ceannach táirge nó seirbhíse. Cé go bhféadfadh an infheistíocht ó thaobh costas agus ama de, a bhaineann le dul chun cúirte a bheith ina díspreagadh, agus cé go bhféadfadh sé nach leor uirlisí neamhfhoirmiúla, ba cheart do na comhlachtaí RMD a bhfuil a gcáilíocht deimhnithe faoi Threoir 2013/11/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle, ([162]) díospóid a réiteach laistigh de 90 lá, gan aon chostas, nó gan ach costas ainmniúil don tomhaltóir.

Tá rochtain ag tomhaltóirí ar chomhlachtaí RMD a bhfuil a gcáilíocht deimhnithe má tá cónaí orthu san Aontas agus má tá an trádálaí bunaithe san Aontas. Mura bhfuil oibleagáid ar aeriompróirí faoin dlí náisiúnta páirt a ghlacadh i nósanna imeachta os comhair comhlachtaí ADR, is inmhianaithe go ngeallfaidís dá ndeoin féin páirt a ghlacadh i nósanna imeachta ábhartha agus go gcuirfidís a gcustaiméirí ar an eolas faoi sin.

Tagann rochtain tomhaltóirí ar chomhlachtaí ADR sa bhreis ar an bhféidearthacht atá ag paisinéirí gearán a dhéanamh le comhlachtaí forfheidhmithe náisiúnta faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

8.3. **Modhanna breise chun cuidiú le páirtithe leasmhara Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a chur i bhfeidhm**

Tá roinnt bealaí ann chun cabhrú le páirtithe leasmhara Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a chur i bhfeidhm.

Baineann an chéad cheann leis an gcomhar ar mhaithe le cosaint tomhaltóirí de bhun Rialachán (AE) 2017/2394 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([163]), lena mbunaítear sásra comhordúcháin agus comhair idir na húdaráis náisiúnta forfheidhmithe tomhaltóirí. Tá comhar idir na húdaráis sin ríthábhachtach chun a áirithiú go gcuirfear an reachtaíocht maidir le cearta tomhaltóirí i bhfeidhm go cothrom ar fud an mhargaidh aonair agus chun cothrom iomaíochta a chruthú do ghnólachtaí. Le Rialachán (AE) 2017/2394 cumhdaítear cásanna ina bhfuil comhleasanna tomhaltóirí i mbaol agus tugtar cumhachtaí breise imscrúdaithe agus forfheidhmithe do na húdaráis náisiúnta chun stop a chur le sáruithe ar rialacha cosanta tomhaltóirí i gcásanna trasteorann.

Liostaítear i Rialachán (AE) 2017/2394 Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le cearta aerphaisinéirí mar cheann de na hionstraimí dlí lena gcosnaítear leasanna tomhaltóirí. Ciallaíonn sé sin gur féidir na cearta paisinéirí a leagtar síos i Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a fhorfheidhmiú faoin sásra comhordúcháin agus comhair a bunaíodh le Rialachán (AE) 2017/2394 má tá comhleasanna tomhaltóirí i mbaol i gcomhthéacs trasteorann.

([161]) Cás C-597/20, *LOT*, ECLI:EU:C:2022:735, mír 26.

([162]) Treoir 2013/11/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 21 Bealtaine 2013 maidir le réiteach malartach díospóidí le haghaidh díospóidí tomhaltóirí agus lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 2006/2004 agus Treoir 2009/22/CE (Treoir maidir le RMD le haghaidh tomhaltóirí) (IO L 165, 18.6.2013, lch. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).

([163]) Rialachán (AE) 2017/2394 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 12 Nollaig 2017 maidir le comhar idir na húdaráis náisiúnta atá freagrach as dlíthe cosanta tomhaltóirí a fhorfheidhmiú agus lena n-aisghairtear Rialachán (CE) Uimh. 2006/2004 (IO L 345, 27.12.2017, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).

Le Treoir (AE) 2020/1828 ([164]) soláthraítear ionstraim eile chun cearta paisinéirí a fhorfheidhmiú ar scála níos mó. De bhun na Treorach sin gur caingne iad caingne ionadaíocha a thugann eintitis cháilithe os comhair cúirteanna náisiúnta nó údaráis riaracháin thar ceann grúpaí tomhaltóirí chun bearta urghaire a lorg (i.e. chun stop a chur le cleachtais neamhdhleathacha trádálaithe), bearta sásaimh (amhail aisíocaíocht nó cúiteamh) nó bearta urghaire agus bearta sásaimh araon. Tá sé mar aidhm leis an Treoir comhleasanna tomhaltóirí a chosaint in go leor réimsí, go háirithe maidir le taisteal agus turasóireacht. Tá feidhm aige maidir le caingne a thugtar i gcoinne sáruithe ar Rialachán (CE) Uimh. 261/2004, a liostaítear sa Treoir i measc na ngníomhartha de dhlí an Aontais a thagann faoina raon feidhme. Ina theannta sin, is féidir le paisinéirí a raibh fadhbanna acu in imthosca trasteorann dul i muinín Líonra na Lárionad Eorpach do Thomhaltóirí ([165]) (ECC-Net). Cuireann ECC-Net tomhaltóirí ar an eolas faoina gcearta faoi reachtaíocht tomhaltóirí an Aontais agus náisiúnta, tugann sé comhairle saor in aisce maidir le bealaí féideartha chun déileáil le gearáin ó thomhaltóirí, cuireann sé cúnamh díreach ar fáil chun gearáin a réiteach ar bhealach cairdiúil le trádálaithe, agus atreoraíonn sé tomhaltóirí chuig comhlacht iomchuí mura féidir le ECC-Net cabhrú leo. Is féidir le paisinéirí dul i muinín eagraíochtaí náisiúnta tomhaltóirí freisin chun faisnéis agus cúnamh díreach a fháil maidir lena gcearta a fheidhmiú faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

9. **CAINGEAN A THIONSCNAMH FAOI RIALACHÁN (CE) Uimh. 261/2004**

9.1. **Dlínse inar féidir caingean a thionscnamh faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004**

Mar phointe tosaigh, ba cheart a thabhairt faoi deara nach bhfuil rialacha i Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le dlínse idirnáisiúnta chúirteanna na mBallstát, ionas gur féidir saincheist na dlínse a scrúdú i bhfianaise Rialachán (AE) Uimh. 1215/2012 ([166]).

I gcás eitiltí ó Bhallstát amháin go Ballstát eile, a dhéantar ar bhonn conartha le haeriompróir oibríochta amháin, féadfar éileamh ar chúiteamh faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a dhéanamh, de rogha an iarratasóra, os comhair na cúirte náisiúnta a bhfuil dlínse aici ar an áit imeachta nó ar an áit teachta, mar a luaitear sa chonradh iompair ([167]), i gcur i bhfeidhm Rialachán (AE) Uimh. 1215/2012. Faoi Airteagal 4(1) de Rialachán (AE) Uimh. 1215/2012, beidh an rogha fós ag paisinéirí an t-ábhar a thabhairt os comhair na gcúirteanna san áit a bhfuil sainchónaí ar an gcosantóir (i.e. sainchónaí an aeriompróra).

I roinnt rialuithe, dheimhnigh an Chúirt freisin gur féidir le paisinéirí caingean a thionscnamh ag an áit imeachta nó ag an gceann scríbe i gcás nasceitiltí arb é atá iontu áirithint aonair dheimhnithe don turas iomlán agus iad roinnte ina gcéimeanna éagsúla. Go sonrach, rialaigh an Chúirt, faoi Rialachán (AE) Uimh. 1215/2012, go bhféadfar caingean a thabhairt os comhair na cúirte náisiúnta ag áit theacht isteach an dara céim más rud é gur dhá aeriompróir éagsúla a d'oibrigh an t-iompar ar an dá eitilt agus go bhfuil an chaingean le haghaidh cúitimh bunaithe ar neamhrialtacht a tharla ar an gcéad cheann de na heitiltí sin, arna hoibriú ag an aeriompróir nach bhfuil caidreamh conarthach ag na paisinéirí lena mbaineann leis ([168]).

Ar an gcaoi chéanna, féadfar caingean a thabhairt os comhair na cúirte náisiúnta in áit imeachta na chéad chéime má eascraíonn an t-éileamh ar chúiteamh as an gcéim dheireanach den turas a bheith curtha ar ceal agus má thionscnaítear é in aghaidh an aeriompróra atá i gceannas ar an gcéim dheireanach sin ([169]).

Mar sin féin, i gcás nasceitiltí ina bhfuil dhá chéim nó níos mó ar a ndéanann aeriompróirí éagsúla iompar, ní féidir caingean a thabhairt os comhair chúirt náisiúnta áit theacht isteach na chéad chéime más rud é go n-eascraíonn an t-éileamh ar chúiteamh go heisiach as moill ar an gcéad chéim den turas arbh é imeacht déanach ba chúis léi agus go dtugtar é i gcoinne an aeriompróra a oibríonn an chéad chéim sin ([170]).

([164]) Treoir (AE) 2020/1828 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 25 Samhain 2020 maidir le caingne ionadaíocha chun comhleasanna tomhaltóirí a chosaint agus lena n-aisghairtear Treoir 2009/22/CE (IO L 409, 4.12.2020, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1828/oj).
([165]) https://www.eccnet.eu.
([166]) Cás C-204/08, *Rehder*, ECLI:EU:C:2009:439, mír 28.
([167]) Cás C-204/08, *Rehder*, ECLI:EU:C:2009:439, mír 47.
([168]) Cásanna Uamtha C-274/16, C-447/16 agus C-448/16, *flightright*, ECLI:EU:C:2018:160, mír 78.
([169]) Cás C-606/19, *flightright*, ECLI:EU:C:2020:101, mír 36.
([170]) Cás C-20/21, *LOT Polish Airlines*, ECLI:EU:C:2022:71, mír 27.

Maidir le ceist an tseolaí chirt le haghaidh teagmhais dlíthiúla, chinn an Chúirt nach bhfuil dlínse ag cúirt de chuid Ballstáit díospóid a éisteacht maidir le héileamh ar chúiteamh atá dírithe ar aerlíne atá bunaithe i mBallstát eile ar an bhforas go bhfuil brainse ag an gcuideachta sin i ndlínse chríochach na cúirte ar tugadh na himeachtaí os a comhair mura raibh baint ag an mbrainse sin leis an gcaidreamh dlíthiúil idir an aerlíne agus an paisinéir lena mbaineann ([171]).

Maidir leis an gceist an féidir le haeriompróir toirmeasc a chur ina théarmaí agus coinníollacha ar phaisinéirí sainordú a thabhairt do thríú páirtí éilimh a dhéanamh thar a gceann, shoiléirigh an Chúirt go gcoisctear le hAirteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 clásal a chur isteach i gconradh iompair lena dtoirmeasctar cearta atá ag aerphaisinéirí, a aistriú i gcoinne an aeriompróra oibríochta, de bhua fhorálacha an Rialacháin ([172]).

Má bhí eitilt mar chuid de chonradh taistil láneagraithe, faoi Rialachán (AE) Uimh. 1215/2012, féadfaidh paisinéir caingean le haghaidh cúitimh a thionscnamh i gcoinne aeriompróra oibríochta, fiú murar tugadh aon chonradh i gcrích idir an paisinéir agus an t-aeriompróir ([173]).

Maidir le dlínse i gcás éileamh faoi Choinbhinsiún Montréal, shoiléirigh an Chúirt an méid seo a leanas: cé gur cheart an dlínse chríche maidir le héileamh ar chúiteamh faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a mheasúnú faoi Rialachán (AE) Uimh. 1215/2012, ba cheart dlínse maidir le héileamh forlíontach ar dhamáiste breise a thagann faoi raon feidhme Choinbhinsiún Montréal a mheasúnú faoin gCoinbhinsiún seo ([174]).

9.2. **Teorainn ama chun caingean a thionscnamh faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004**

Ní leagtar síos le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 teorainneacha ama chun caingean a thabhairt os comhair na gcúirteanna náisiúnta. Tá an tsaincheist sin faoi réir reachtaíocht náisiúnta gach Ballstáit maidir le teorannú caingne. Níl an teorannú 2 bhliain ar chaingean faoi Choinbhinsiún Montréal ábhartha d'éilimh a dhéantar faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 agus ní dhéanann sé difear do reachtaíocht náisiúnta na mBallstát toisc nach dtagann na bearta cúitimh a leagtar síos le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 faoi raon feidhme an Choinbhinsiúin toisc go bhfuil sé mar aidhm leo aghaidh a thabhairt ar mhíchaoithiúlacht a d'fhulaing paisinéirí, agus iad fós sa bhreis ar an gcóras le haghaidh damáistí a leagtar síos leis an gCoinbhinsiún. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh na spriocdhátaí a bheith éagsúil ó Bhallstát go Ballstát ([175]).

10. **DLITEANAS AERIOMPRÓIRÍ FAOI CHOINBHINSIÚN MONTRÉAL**

Comhaontaíodh an Coinbhinsiún maidir le hAontú Rialacha Áirithe i dtaca le hIompar Idirnáisiúnta d'Aer, ar a dtugtar 'Coinbhinsiún Montréal' de ghnáth, i Montréal an 28 Bealtaine 1999. Is páirtí conarthach é an tAontas sa Choinbhinsiún seo agus ionchorpraíodh roinnt d'fhorálacha an Choinbhinsiúin i ndlí an Aontais le Rialachán (CE) Uimh. 2027/97, a bhfuil sé mar aidhm leis cearta aerphaisinéirí san Aontas a chosaint mar aon le Rialachán (CE) Uimh. 261/2004.

(a) Comhoiriúnacht Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 le Coinbhinsiún Montréal:

Dheimhnigh an Chúirt ([176]) go bhfuil na ceanglais maidir le cúiteamh a sholáthar as moill ar theacht agus maidir le cúnamh a sholáthar i gcás moille ar imeacht ag luí le Coinbhinsiún Montréal. I ndáil leis sin, mheas an Chúirt gur 'míchaoithiúlacht' seachas 'damáiste' é an caillteanas ama is gné dhílis de mhoill eitilte, a bhfuil sé mar aidhm le Coinbhinsiún Montréal aghaidh a thabhairt air. Bhí an réasúnaíocht sin bunaithe ar an gcinneadh go mbeidh moill iomarcach ina cúis míchaoithiúlachta ar dtús atá beagnach comhionann i gcás gach paisinéir agus déantar foráil i Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 maidir le cúiteamh caighdeánaithe agus láithreach, ach go ndéantar foráil i gCoinbhinsiún Montréal maidir le sásamh lena n-éilítear measúnú cás ar chás ar mhéid an damáiste a rinneadh agus dá bhrí sin nach féidir a bheith i gceist leis ach cúiteamh a dheonaítear ina dhiaidh sin ar bhonn aonair. Dá bhrí sin, oibríonn Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ag céim níos luaithe ná Coinbhinsiún Montréal. Dá bhrí sin, maidir leis an oibleagáid paisinéirí ar cuireadh moill ar a n-eitiltí faoi Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 a chúiteamh, ní thagann sí faoi raon feidhme Choinbhinsiún Montréal, ach tá sí fós sa bhreis ar an gcóras le haghaidh damáistí a leagtar síos leis.

([171]) Cás C-464/18, *Ryanair*, ECLI:EU:C:2019:311, mír 36.
([172]) Cás C-11/23, *Eventmedia Soluciones SL*, ECLI:EU:C:2024:194, mír 26.
([173]) Cás C-215/18, *Primera Air Scandinavia*, ECLI:EU:C:2020:235, mír 38.
([174]) Cás C-213/18, *Guaitoli agus Eile*, ECLI:EU:C:2019:927, mír 44.
([175]) Cás C-139/11, *Cuadrench Moré*, ECLI:EU:C:2012:741, mír 33.
([176]) Cás C-344/04, *IATA agus ELFAA*, ECLI:EU:C:2006:10, míreanna 43, 45, 46 agus 47; Cásanna Uamtha C-402/07 agus C-432/07, *Sturgeon agus Eile*, ECLI:EU:C:2009:716, mír 51.

(b) Níl Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 infheidhme ach amháin maidir le paisinéirí a eitlíonn le 'haeriompróir', eadhon cuideachta aeriompair ag a bhfuil ceadúnas oibríochta bailí ([177]) de réir bhrí Airteagal 2(1), pointe (b), den Rialachán sin.

(c) Faoi Airteagal 17 de Choinbhinsiún Montreal, is duine é paisinéir a iompraíodh ar bhonn 'conartha iompair' de réir bhrí Airteagal 3 den Choinbhinsiún sin fiú murar eisíodh doiciméad iompair aonair nó doiciméad iompair comhchoiteann ([178]).

(d) Rinne an Chúirt coincheap na 'tionóisce' de réir bhrí Airteagal 17(1) de Choinbhinsiún Montréal, lena mbunaítear dliteanas aeriompróra i leith damáiste a fhulaingítear i gcás bás paisinéara nó díobháil choirp do phaisinéir, a léirmhíniú i roinnt rialuithe, mar shampla sna cásanna seo a leanas:

(i) D'fhéadfadh **cásanna doirteadh caife** - a tharlaíonn ar bord aerárthaigh ina ndéanann rud a úsáidtear agus freastal á dhéanamh ar phaisinéirí díobháil choirp do phaisinéir, amhail doirteadh caife te, gan é a bheith riachtanach a scrúdú an eascraíonn na cásanna sin as guais a bhaineann go hiondúil le heitlíocht ([179]), a bheith ina 'tionóisc'.

(ii) **Titim ar an staighre** - is ionann cás ina dtiteann paisinéirí, gan aon chúis infhionnta, ar staighre soghluaiste arna chur ar bun le haghaidh díbhordáil paisinéirí aerárthaigh agus ina ndéanann siad díobháil dóibh féin, agus tionóisc, de réir bhrí Airteagal 17(1) de Choinbhinsiún Montréal, lena n-áirítear murar mhainnigh an t-aeriompróir lena mbaineann a oibleagáidí díchill agus sábháilteachta a chomhlíonadh ina leith sin ([180]).

(iii) **Tuirlingt chrua** - ní chumhdaítear le coincheap na 'tionóisce' tuirlingt a tharla i gcomhréir leis na nósanna imeachta oibríochta agus leis na teorainneacha is infheidhme maidir leis an aerárthach i dtrácht, lena n-áirítear na lamháltais agus na corrlaigh a shonraítear i ndáil leis na fachtóirí feidhmíochta a mbíonn tionchar suntasach acu ar thuirlingt, agus rialacha na trádála agus an dea-chleachtais i réimse oibriú an aerárthaigh á gcur san áireamh, fiú má mheasann an paisinéir lena mbaineann gur teagmhas gan choinne é an tuirlingt sin ([181]).

(iv) Ní mór **díobháil shíceolaíoch** a dhéantar do phaisinéir de dheasca 'tionóisc' de réir bhrí Airteagal 17(1) de Choinbhinsiún Montréal nach bhfuil nasctha le 'díobháil choirp' de réir bhrí na forála sin a chúiteamh ar an mbealach céanna le díobháil choirp den sórt sin, má léiríonn na paisinéirí go bhfuil éifeacht dhíobhálach ar a sláine shíceolaíoch atá chomh tromchúiseach nó chomh dian sin go ndéanann sí difear dá staid ghinearálta sláinte agus nach féidir í a réiteach gan cóireáil leighis ([182]).

(v) **Garchabhair neamhleor**, a thugtar ar bord aerárthaigh do phaisinéir agus a ghéaraigh na díobhálacha coirp de dheasca tionóisce de réir bhrí Airteagal 17(1) de Choinbhinsiún Montréal, ní mór an gharchabhair sin a mheas mar dhlúthchuid den tionóisc sin ([183]).

(e) Ba cheart Airteagal 22(2) de Choinbhinsiún Montréal a léamh in éineacht le hAirteagal 3(3) den Choinbhinsiún, agus ba cheart é a léirmhíniú sa chaoi go gciallaíonn sé go bhfuil feidhm freisin ag an gceart chun cúitimh, agus ag na teorainneacha ar dhliteanas aeriompróra de 1 288 Ceart Tarraingthe Speisialta (CTS), i gcás ina scriostar, ina gcailltear, ina ndéantar damáiste nó ina gcuirtear moill ar bhagáiste, maidir le paisinéir a éilíonn an cúiteamh sin de bhua bagáiste a cailleadh, a scriosadh, a ndearnadh damáiste don bhagáiste nó a cuireadh moill air, arna sheiceáil isteach in ainm paisinéara eile, más rud é go raibh giuirléidí an chéad phaisinéara féin sa bhagáiste iarbhír. Dá bhrí sin, ní mór do gach paisinéir a ndearna scriosadh, cailleadh, damáiste nó moill ar bhagáiste, a cláraíodh faoi ainm duine eile, difear dó a bheith i dteideal cúitimh suas go dtí teorainn 1 288 CTS, más féidir leis na paisinéirí a chruthú go raibh a gcuid giuirléidí sa bhagáiste cláraithe. Is faoi gach paisinéir lena mbaineann atá sé é sin a chruthú go sásúil os comhair breitheamh náisiúnta, ar féidir leis a chur san áireamh gur daoine den teaghlach céanna iad na paisinéirí, gur cheannaigh siad a dticéad i gcomhpháirt nó gur thaistil siad le chéile ([184]).

([177]) Cás C-240/14, *Prüller-Frey*, ECLI:EU:C:2015:567, mír 29.
([178]) Cás C-6/14, *Wucher Helicopter*, ECLI:EU:C:2015:122, míreanna 36, 37 agus 38.
([179]) Cás C-532/18, *Niki Luftfahrt*, ECLI:EU:C:2019:1127, mír 43.
([180]) Cás C-589/20, *Austrian Airlines*, ECLI:EU:C:2022:424, mír 24.
([181]) Cás C-70/20, *Altenrhein Luftfahrt*, ECLI:EU:C:2021:379, mír 43.
([182]) Cás C-111/21, *Laudamotion*, ECLI:EU:C:2022:808, mír 33.
([183]) Cás C-510/21, *DB* v *Austrian Airlines*, ECLI:EU:C:2023:550, mír 28.
([184]) Cás C-410/11, *Espada Sanchez*, ECLI:EU:C:2012:747, mír 35.

(f) Uasmhéid cúitimh atá sa tsuim a leagtar amach in Airteagal 22(2) de Choinbhinsiún Montréal – is é sin an teorainn ar dhliteanas an aeriompróra i gcás ina scriostar bagáiste seiceáilte isteach nach raibh dearbhú speisialta leasa sa seachadadh i gceist leis, i gcás ina gcailltear é nó i gcás ina gcuirtear moill air nó i gcás ina ndéantar damáiste dó. Ní ráta seasta é, agus níl aon cheart uathoibríoch ag an bpaisinéir ar an méid sin ([185]).

(g) In Airteagal 22(2) de Choinbhinsiún Montréal – lena leagtar síos an teorainn ar dhliteanas aeriompróra i leith an damáiste a eascraíonn, i measc nithe eile, as bagáiste a chailleadh – áirítear damáiste ábhartha agus neamhábhartha araon ([186]). Tá feidhm ag an Airteagal sin freisin i gcás ina scriostar, ina gcailltear, ina ndéantar damáiste nó ina gcuirtear moill ar iompar cathaoireacha rothaí seiceáilte isteach nó trealaimh soghluaisteachta nó feistí cúnta eile mar a shainmhínítear in Airteagal 2, pointe (a), de Rialachán (CE) Uimh. 1107/2006. Sa chás sin, beidh dliteanas an aeriompróra teoranta don mhéid a luaitear sa mhír roimhe seo, mura mbeidh dearbhú speisialta déanta ag an bpaisinéir, tráth ar tugadh an bagáiste seiceáilte isteach ar láimh don aeriompróir, maidir le leas sa seachadadh ag an gceann scríbe agus mura mbeidh suim bhreise íoctha aige más gá sin.

(h) Maidir le léirmhíniú Airteagail 19, 22 agus 29 de Choinbhinsiún Montréal, mheas an Chúirt ([187]) go bhféadfadh aeriompróir a bheith faoi dhliteanas d'fhostóir faoin gCoinbhinsiún i gcás damáiste de dheasca moille ar eitilt ar a raibh a cuid fostaithe mar phaisinéirí. Dá bhrí sin, ba cheart a léirmhíniú go bhfuil feidhm ag an gCoinbhinsiún, ní hamháin maidir le damáiste a dhéantar do na paisinéirí féin, ach freisin maidir le damáiste a d'fhulaing fostóir a ndearnadh idirbheart le haghaidh iompar idirnáisiúnta paisinéara leis. Ina rialú, dúirt an Chúirt freisin go ráthaítear d'aeriompróirí, áfach, nach bhféadfar a ndliteanas a bheith níos mó ná an teorainn is infheidhme maidir le gach paisinéir mar a leagtar síos leis an gCoinbhinsiún arna iolrú faoi líon na bhfostaithe/bpaisinéirí lena mbaineann.

(i) Ní mór gearán a dhéanamh i scríbhinn laistigh de na tréimhsí dá dtagraítear in Airteagal 31(2) de Choinbhinsiún Montreal, agus dá uireasa sin ní fhéadfar aon chaingean a thionscnamh in aghaidh an aeriompróra. Comhlíontar an ceanglas sin, má tá an gearán taifeadta i gcóras faisnéise an aeriompróra, ag a ionadaí, más féidir leis an bpaisinéir cruinneas théacs an ghearáin a sheiceáil, mar a tógadh síos i scríbhinn agus a iontráladh sa chóras sin, agus más féidir leis, i gcás inarb iomchuí, é a athrú nó a fhorlíonadh, nó fiú é a ionadú, roimh dhul in éag na tréimhse a leagtar síos in Airteagal 31(2) den Choinbhinsiún. Ar deireadh, níl gearán a dhéanamh faoi réir ceanglais shubstainteacha bhreise sa bhreis ar fhógra a thabhairt don aeriompróir faoin damáiste a rinneadh ([188]).

(j) I gcás éileamh ar chúiteamh as damáiste a thagann faoi Airteagal 19 de Choinbhinsiún Montreal, tá rogha ag an bpaisinéir idir roinnt cúirteanna arna gcinneadh leis an gCoinbhinsiún féin faoin Airteagal 33 ann: cúirt shainchónaí an iompróra, cúirt phríomháit ghnó an iompróra, cúirt na háite ina bhfuil áit ghnó ag an iompróir trína ndearnadh an conradh, nó an chúirt ag an gceann scríbe. Sa chás sin, is cuma an bhfuil an áit sin lonnaithe laistigh den Aontas, ós rud é go bhfuil an dlínse bunaithe ar an gCoinbhinsiún, a bhfuil an tAontas ina pháirtí ann.

([185]) Cás C-86/19, *Vueling Airlines*, ECLI:EU:C:2020:538, mír 35.
([186]) Cás C-63/09, *Walz*, ECLI:EU:C:2010:251, mír 39.
([187]) Cás C-429/14, *Air Baltic Corporation*, ECLI:EU:C:2016:88, míreanna 29 agus 49.
([188]) Cás C-258/16, *Finnair*, ECLI:EU:C:2018:252, míreanna 31, 37, 47 agus 54.