



## Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT  
Y. BOT  
fremsat den 15. maj 2012<sup>1</sup>

### Forenede sager C-581/10 og C-629/10

**Emeka Nelson,  
Bill Chinazo Nelson,  
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)**

**mod**

**Deutsche Lufthansa AG**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Amtsgericht Köln (Tyskland))

**og**

**TUI Travel plc,**

**British Airways plc,**

**easyJet Airline Co. Ltd,**

**International Air Transport Association,**

**The Queen (C-629/10)**

**mod**

**Civil Aviation Authority**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Det Forenede Kongerige))

»Transport — fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser — ret til kompensation ved forsinkelser — denne rets forenelighed med Montréalkonventionen«

1. De foreliggende sager vedrører fortolkningen og gyldigheden af artikel 5-7 i forordning (EF) nr. 261/2004<sup>2</sup>.

2. Med de spørgsmål, som Amtsgericht Köln (Tyskland) og High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Forenede Kongerige), har forelagt Domstolen, ønsker de forelæggende retter nærmere bestemt oplyst, om Domstolen bekræfter den fortolkning, som den anlagde af de pågældende bestemmelser i dom af 19. november 2009, *Sturgeon m.fl.*<sup>3</sup>, hvorefter passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på annullerede flyafgange med henblik på anvendelse af kompensationsretten, hvorfor de kan påberåbe sig retten til kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, når de som følge af en forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt var planlagt af luftfartsselskabet<sup>4</sup>.

1 — Originalsprog: fransk.

2 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 11.2.2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46, s. 1).

3 — Forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sml. I, s. 10923.

4 — Præmis 69.

3. I dette forslag til afgørelse foreslår jeg Domstolen at bekræfte denne fortolkning og fastslå, at forordningens artikel 5-7 er forenelig med den konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, der blev undertegnet i Montréal den 9. december 1999<sup>5</sup>, med proportionalitetsprincippet og med retssikkerhedsprincippet.

## I – Retsforskrifter

### A – *De internationale bestemmelser*

4. Montrealkonventionen blev godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved afgørelse 2001/539/EF<sup>6</sup> og trådte i kraft for Den Europæiske Unions vedkommende den 28. juni 2004.

5. Montrealkonventionens artikel 19 bestemmer, at luftfartsselskabet er ansvarligt for skade, som skyldes forsinket transport af passagerer, bagage eller gods. Luftfartsselskabet er dog ikke ansvarligt for skader, som skyldes forsinkelse, hvis det godtgør, at det selv, dets ansatte og dets agenter har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges, for at undgå skaden, eller at det ikke har været muligt for dem at gøre det.

6. Montrealkonventionens artikel 29 bestemmer:

»Erstatningssager i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods kan, uanset om de rejses i henhold til denne konvention, til en kontrakt, som erstatningsretligt søgsmål eller på anden måde, kun anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser, uanset hvem der har ret til at anlægge sag og uanset vedkommendes rettigheder. I sådanne sager kan der ikke tilkendes bod eller andre former for økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning.«

### B – *EU-retlige bestemmelser*

7. Det anføres i første betragtning til forordning nr. 261/2004, at handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bl.a. bør sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer.

8. I 14. betragtning til forordningen er det fastsat, at de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser bør begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

9. Ifølge 15. betragtning til forordningen betragtes det som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

5 — Herefter »Montrealkonventionen«.

6 — Rådets afgørelse af 5.4.2001 om Det Europæiske Fællesskabs godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montrealkonventionen) (EUT L 194, s. 38).

10. Artikel 5 i forordning nr. 261/2004 er affattet således:

»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

[...]

b) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2, samt i tilfælde af omlægning af rejsen når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være senest dagen efter det planlagte afgangstidspunkt, bistand som specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c)

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7 [...]

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

[...]«

11. Forordningens artikel 6 bestemmer:

»1. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer, at en flyafgang bliver forsinket ud over tidspunktet for den planlagte afgang

a) med to timer eller mere for alle flyvninger på 1 500 km eller mindre eller

b) med tre timer eller mere for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km eller

c) med fire timer eller mere for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b).

tilbyder det transporterende luftfartsselskab passagererne

i) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2

ii) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c), når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være senest dagen efter det planlagte afgangstidspunkt

iii) den bistand, der er specificeret i artikel 8, stk. 1, litra a), når forsinkelsen er på mindst fem timer.

2. Bistand skal under alle omstændigheder tilbydes inden for de tidsfrister, der er anført ovenfor i forbindelse med hver enkelt afstandskategori.«

12. I artikel 7 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Kompensationsret« er der i stk. 1 fastsat ret til en kompensation med et fast beløb, der fastlægges efter længden af den pågældende flyvning. I medfør af denne bestemmelse modtager passagererne således en kompensation, der er fastsat til 250 EUR for alle flyvninger på 1 500 km eller derunder, til 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km samt til 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under de foregående kategorier.

## II – De faktiske omstændigheder i hovedsagerne

### A – Sag C-581/10

13. Emeka Nelson bestilte billetter til sig selv og sine to sønner på flynummer LH 565 fra Lagos til Frankfurt am Main den 27. marts 2008 kl. 22:50. Den 28. marts 2008 ca. kl. 2 blev denne flyvning aflyst på grund af en teknisk fejl, der påvirkede flyets næsehjulsstyring. Emeka Nelson og hans to sønner blev derefter indkvarteret på et hotel. Den 28. marts 2008 kl. 16 blev de kørt fra hotellet til lufthavnen, idet flyet var blevet erstattet af et fly, der var indfløjet fra Frankfurt am Main (Tyskland). Flyvningen fra Lagos til Frankfurt am Main fandt endelig sted den 29. marts 2008 kl. 1. Den forelæggende ret har anført, at denne flyafgang havde samme flynummer, dvs. LH 565, og at hovedparten af passagererne var de samme som dem, der havde købt billet til flyvningen den 27. marts 2008. Flyet landede i Frankfurt am Main den 29. marts 2008 kl. 7:10 med mere end 24 timers forsinkelse i forhold til den planlagte ankomsttid.

14. Emeka Nelson er af den opfattelse, at denne forsinkelse giver ham og hans sønner ret til den kompensation, der er fastsat i artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004. Han har derfor anlagt sag ved Amtsgericht Köln med påstand om, at flyselskabet Deutsche Lufthansa AG tilpligtes at betale dem 600 EUR hver på grundlag af forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), sammenholdt med samme forordnings artikel 7, stk. 1.

15. Deutsche Lufthansa AG er af den opfattelse, at flyvningen ikke kan anses for »aflyst« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordning nr. 261/2004, idet den faktisk blev gennemført. Der er således tale om et tilfælde af forsinkelse, som forordningen ikke giver adgang til kompensation for.

16. Den forelæggende ret udsatte sagen på Domstolens afgørelse i de forenede sager, der lå til grund for dommen i sagen Sturgeon m.fl. Retten genoptog sagen efter afsigelsen af denne dom. Den forelæggende ret er imidlertid fortsat i tvivl om, hvorvidt artikel 7 i forordning nr. 261/2004, således som fortolket af Domstolen i den pågældende dom, er forenelig med Montréalkonventionen. Den har derfor besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen præjudicielle spørgsmål.

### B – Sag C-629/10

17. Hovedsagen føres mellem TUI Travel plc (herefter »TUI Travel«), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd og International Air Transport Association (herefter »IATA«) på den ene side og Civil Aviation Authority (herefter »CAA«) på den anden.

18. TUI Travel er indehaver af syv luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i flere medlemsstater. Disse selskaber udfører hovedsageligt charterflyvninger på vegne af TUI Travel, hvis hovedaktivitet er tilrettelæggelse af rejser og turistrejser. IATA er en international handelsorganisation, som omfatter ca. 230 luftfartsselskaber, som i sig selv repræsenterer 93% af den planmæssige internationale trafik.

19. Tvisten i hovedsagen udspringer af en anmodning fra sagsøgerne til CAA om at bekræfte, at sidstnævnte myndighed ikke fortolker forordning nr. 261/2004 på en sådan måde, at forordningen pålægger luftfartsselskaberne en forpligtelse til at yde kompensation til passagererne ved forsinkelser. CAA har afvist at bekræfte en sådan fortolkning og har anført, at myndigheden var bundet af dommen i sagen Sturgeon m.fl. Sagsøgerne har derefter anlagt sag ved High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court). Denne ret har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen en række præjudicielle spørgsmål.

20. Ved kendelse afsagt af Domstolens præsident den 30. november 2011 er sag C-581/10 og sag C-629/10 blevet forenet med henblik på den mundtlige forhandling og dommen.

### III – De præjudicielle spørgsmål

#### A – Sag C-581/10

21. Amtsgericht Köln har forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Er den kompensationsret, der er reguleret i artikel 7 i forordning nr. 261/2004, en ret til en økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning i henhold til [Montrealkonventionens] artikel 29, andet punktum?
- 2) Hvordan er forholdet mellem den kompensationsret, der i henhold til Domstolens dom i [sagen Sturgeon m.fl.] kan støttes på forordningens artikel 7, hvis en luftfartspassager ikke når sit endelige bestemmelsessted tidligere end tre timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, og den ret til erstatning for forsinkelse, der er reguleret i Montrealkonventionens artikel 19, under hensyntagen til udelukkelsen efter Montrealkonventionens artikel 29, andet punktum, [af andre former for økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning]?
- 3) Hvordan er det fortolkningsprincip, som ligger til grund for EU-Domstolens dom [i sagen Sturgeon m.fl.], som giver adgang til en udvidelse af kompensationsretten i henhold til artikel 7 [i forordning nr. 261/2004] til også at gælde i tilfælde af forsinkelser, foreneligt med det fortolkningsprincip, som EU-Domstolen anvendte på samme forordning i sin dom af 10. januar 2006 [sag C-344/04, IATA og ELFAA, Sml. I, s. 403]?«

#### B – Sag C-629/10

22. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), har forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Skal artikel 5-7 i forordning [...] nr. 261/2004 fortolkes således, at de kræver, at den i [forordningens] artikel 7 omhandlede kompensation skal betales til passagerer, hvis fly forsinkes som omhandlet i [samme forordnings] artikel 6, og i bekræftende fald, under hvilke omstændigheder?
- 2) Såfremt spørgsmål 1 besvares benægtende, er artikel 5-7 i forordning [...] nr. 261/2004 da helt eller delvist ugyldige, da de tilsidesætter ligebehandlingsprincippet?
- 3) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, er artikel 5-7 i forordning (EF) nr. 261/2004 da helt eller delvist ugyldige, da (a) de er uforenelige med Montreal-konventionen, (b) de tilsidesætter proportionalitetsprincippet, og/eller (c) de tilsidesætter retssikkerhedsprincippet?
- 4) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende og spørgsmål 3 benægtende, hvilke, om nogen, grænser skal der da opstilles for de tidsmæssige virkninger af Domstolens dom i denne sag?
- 5) Såfremt spørgsmål 1 besvares benægtende, hvilken, om nogen, virkning skal [dommen i sagen Sturgeon m.fl.] da have mellem den 19. november 2009 og datoen for Domstolens afgørelse i denne sag?«

## IV – Gennemgang

### A – *Indledende bemærkninger*

23. Da visse af de spørgsmål, som Amtsgericht Köln og High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), har rejst, er konnekse, vil jeg foreslå Domstolen at behandle dem på følgende måde:

24. Først og fremmest har Amtsgericht Köln med sit tredje spørgsmål og High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), med sit tredje spørgsmål nærmere bestemt anmodet Domstolen om at bekræfte den fortolkning, som den anlagde af artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 i dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*

25. Dernæst har High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), med sit andet spørgsmål rejst tvivl om, hvorvidt forordningens artikel 5-7 er ugyldige som følge af en tilsidesættelse af ligebehandlingsprincippet, for det tilfælde, at Domstolen skulle træde tilbage fra det standpunkt, den indtog i dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*

26. Amtsgericht Kölns første og andet spørgsmål samt det tredje spørgsmål, som High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), har forelagt, vedrører desuden nærmere bestemt spørgsmålet om, hvorvidt forordningens artikel 5-7 er forenelige med Montréalkonventionen, for så vidt som passagererne på en forsinket flyafgang kan kræve kompensation efter artikel 7 i forordning nr. 261/2004, samt med proportionalitetsprincippet og retssikkerhedsprincippet.

27. Med sit fjerde spørgsmål ønsker High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), ligeledes nærmere bestemt oplyst, om den dom, som Domstolen skal afsige i de foreliggende sager, skal begrænses i tidsmæssig henseende for det tilfælde, at det heri fastslås, at forordningens artikel 5-7 skal fortolkes således, at det transporterende luftfartsselskab er forpligtet til at betale kompensation til en passager, hvis flyafgang er blevet forsinket.

28. Såfremt Domstolen fastslår, at disse bestemmelser skal fortolkes således, at det transporterende luftfartsselskab ikke er forpligtet til at betale kompensation til en passager, hvis flyafgang er blevet forsinket, har High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), med sit femte spørgsmål endelig rejst tvivl om, hvilke virkninger dommen i sagen *Sturgeon m.fl.* skal anses for at have haft mellem den 19. november 2009, hvor den blev afsagt, og datoen for afsigelse af dommen i de foreliggende sager.

### B – *Om de præjudicielle spørgsmål*

#### 1. Om retten til kompensation for passagerer på forsinkede flyafgange

29. Domstolen har allerede haft lejlighed til at tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt et luftfartsselskab er forpligtet til i henhold til artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 at betale kompensation til passagerer på forsinkede flyafgange. Domstolen fastslog nemlig i dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*, at disse bestemmelser skal fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til anvendelsen af retten til kompensation, og at de således kan påberåbe sig kompensationsretten i forordningens artikel 7, når de som følge af en forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt var planlagt af

luftfartsselskabet<sup>7</sup>.

30. Tvisterne i hovedsagerne vidner imidlertid om flyselskabernes afvisning af at anvende denne dom og betale kompensation til passagerer, der befinder sig i sådanne situationer. Disse flyselskaber er nemlig af den opfattelse, dels at Domstolens fortolkning i dommen i sagen *Sturgeon* m.fl. af forordningens artikel 5-7 er i strid med det, som den fastslog i IATA og ELFAA-dommen, dels at Domstolen har overskredet grænserne for sin kompetence.

31. I denne sidstnævnte dom skulle Domstolen tage stilling til gyldigheden af de nævnte bestemmelser. Den forelæggende ret var navnlig i tvivl om, hvorvidt artikel 5 og 6 i forordning nr. 261/2004 var ugyldige, for så vidt som de efter rettens opfattelse ikke var i overensstemmelse med retssikkerhedsprincippet.

32. I denne henseende fastslog Domstolen bl.a. i præmis 76 i dommen, at »selv om betragtningerne kan præcisere indholdet af en fællesskabsretsakt [...], kan de ikke påberåbes som undtagelse til retsaktens bestemmelser«. Domstolen udtalte endvidere, at »[det ganske vist fremgår] af [ordlyden af 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004], at luftfartsselskaberne generelt skal kunne fritages for deres forpligtelser i tilfælde af usædvanlige omstændigheder, hvilket giver anledning til en vis tvetydighed mellem den intention, fællesskabslovgiver således har givet udtryk for, og indholdet af selve artiklerne 5 og 6 i forordning nr. 261/2004, som ikke giver denne ansvarsfriholdelse generel karakter. En sådan tvetydighed har imidlertid ikke en sådan rækkevidde, at den gør de i de nævnte artikler fastsatte bestemmelser usammenhængende, idet bestemmelserne i sig selv er utvetydige«.

33. Det Forenede Kongeriges regering har udledt af denne præmis, at Domstolen er af den opfattelse, at forordning nr. 261/2004 ikke indeholder nogen forpligtelse til at betale kompensation til passagerer, hvis flyafgang er blevet forsinket, og at den har fastslået, at 15. betragtning til denne forordning ikke kan anvendes til at ændre betydningen af forordningens bestemmelser<sup>8</sup>. Det er således med urette, at Domstolen støttede sit ræsonnement i dommen i sagen *Sturgeon* m.fl. på denne betragtning og heraf konkluderede, at der også kan være pligt til at betale kompensation ved forsinkelser.

34. Jeg mener ikke, at noget sådant kan udledes af præmis 76 i IATA og ELFAA-dommen, eller at Domstolens fortolkning i dommen i sagen *Sturgeon* m.fl. er i strid med det, som Domstolen fastslog i førstnævnte dom.

35. Denne præmis skal nemlig ses i den sammenhæng, hvori den indgår. I den sag, der gav anledning til IATA og ELFAA-dommen, skulle Domstolen som nævnt tage stilling til gyldigheden af artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004. Sagsøgerne gjorde gældende, at det i 14. og 15. betragtning til forordningen på en usammenhængende måde udtales, at usædvanlige omstændigheder kan begrænse eller fratage luftfartsselskaberne deres ansvar i tilfælde af en flyafgangs aflysning eller lange forsinkelse, mens forordningens artikel 5 og 6 – som omhandler luftfartsselskabernes forpligtelser i sådanne tilfælde – ikke indeholder en sådan ansvarsfriholdelse, bortset fra erstatningsforpligtelsen<sup>9</sup>.

36. Disse sagsøgere undrede sig mere konkret over den manglende fritagelse i selve teksten til forordning nr. 261/2004 fra forpligtelsen til at yde bistand til og drage omsorg for passagererne i tilfælde af en forsinkelse, der skyldes usædvanlige omstændigheder. Efter deres opfattelse indebærer 14. og 15. betragtning til denne forordning, at luftfartsselskabet skal fritages fra enhver forpligtelse,

7 — Den nævnte doms præmis 69.

8 — Punkt 35-38 i Det Forenede Kongeriges regerings indlæg i sag C-581/10.

9 — Jf. den nævnte doms præmis 75.

når der foreligger usædvanlige omstændigheder, ikke blot når flyafgangen er blevet aflyst, men også når der er opstået en forsinkelse. De fandt således, at disse betragtninger sammenholdt med forordningens artikel 6 gav anledning til en vis tvetydighed, hvilket krænker retssikkerhedsprincippet<sup>10</sup>.

37. Det er på dette punkt, at Domstolen i præmis 76 i IATA og ELFAA-dommen fastslog, at en sådan tvetydighed ikke har en sådan rækkevidde, at den gør de i artikel 5 og 6 i forordning nr. 261/2004 fastsatte bestemmelser usammenhængende, idet bestemmelserne i sig selv er utvetydige. Efter min opfattelse fandt Domstolen med andre ord, at den tvetydighed, der kan opstå ved læsningen af 14. og 15. betragtning til forordningen, ikke svækker det faktum, at det i selve forordningens tekst er klart, at henvisningen til usædvanlige omstændigheder ikke er af generel karakter, men at den kun gælder for forpligtelsen til at betale kompensation.

38. Jeg mener derfor ikke, at man af denne analyse kan konkludere, at den fortolkning, som Domstolen anlagde af forordningens artikel 5-7 i dommen i sagen Sturgeon m.fl. er i strid med det, som den fastslog i IATA og ELFAA-dommen.

39. Vedrørende selve princippet om betaling af kompensation til passagerer, hvis flyafgang er blevet forsinket mere end tre timer, kan jeg ikke se, hvorfor Domstolen skulle fravige den fortolkning, som den anlagde af disse bestemmelser i dommen i sagen Sturgeon m.fl., eftersom parterne i tvisterne i hovedsagerne ikke har fremført noget nyt, der kan drage denne fortolkning i tvivl.

40. I den pågældende dom lagde Domstolen en teleologisk fortolkning af forordning nr. 261/2004<sup>11</sup> til grund. Fortolkningen af forordningens artikel 5-7 er udtrykt i 15. betragtning hertil og finder støtte i formålet med forordningen, der som nævnt er at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer, uanset om de måtte være udsat for boardingafvisning, aflysning eller forsinkelser, da de alle er ofre for de samme alvorlige problemer og gener, der er forbundet med luftfart<sup>12</sup>.

41. Domstolen fortolkede nærmere bestemt 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 modsætningsvis. I denne betragtning anføres det nemlig, at »[d]et betragtes som usædvanlige omstændigheder, [hvilket indebærer en fritagelse fra forpligtelsen til at betale kompensation], hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i luftrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange«. Domstolen udledte følgelig heraf i præmis 43 dommen i sagen Sturgeon m.fl., at begrebet lang forsinkelse ligeledes er forbundet med retten til kompensation.

42. Desuden skal en fællesskabsretsakt, således som Domstolen udtalte i præmis 47 i dommen i sagen Sturgeon m.fl., ifølge et almindeligt fortolkningsprincip i videst muligt omfang fortolkes således, at dens gyldighed ikke drages i tvivl. Tilsvarende gælder, at hvis en EU-retlig bestemmelse kan fortolkes på flere måder, skal den fortolkes, som kan sikre bestemmelsens effektive virkning, foretrækkes.

43. Domstolens fremgangsmåde i den dom tilsigter netop at undgå at drage gyldigheden af artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 i tvivl ved at vælge den fortolkning, der gør det muligt at bevare den effektive virkning af disse bestemmelser. Domstolen bemærkede nemlig i dommens præmis 52, at forordningen bl.a. har til formål at godtgøre de skader for passagererne, der består i et tab af tid, som i betragtning af sin uigenkaldelige karakter kun kan godtgøres med en kompensation. Domstolen konkluderede på

10 — Jf. bl.a. punkt 31 i European Low Fares Airline Associations indlæg i sagen og punkt 132-135 i IATA's indlæg i den sag, der gav anledning til IATA og ELFAA-dommen.

11 — Jf. den nævnte doms præmis 41 og 42.

12 — Jf. præmis 44 i dommen i sagen Sturgeon m.fl.



denne baggrund, at passagerer, hvis flyafgang har været genstand for en aflysning, og passagerer, der er berørt af en forsinkelse, har lidt et sammenligneligt tab, der består i et tab af tid, og de befinder sig således i en sammenlignelig situation i forhold til anvendelsen af kompensationsretten i forordningens artikel 7<sup>13</sup>.

44. Det ville derfor være i strid med ligebehandlingsprincippet at behandle disse passagerer forskelligt, selv om de befinder sig i sammenlignelige situationer. Dette er grunden til, at Domstolen i præmis 61 i dommen i sagen *Sturgeon m.fl.* fastslog, at passagerer, hvis flyafgang er forsinket, kan påberåbe sig kompensationsretten i artikel 7 i forordning nr. 261/2004.

45. Domstolen lagde desuden til grund, at en forsinkelse må anses for lang og give ret til en sådan kompensation, når passagererne ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som luftfartsselskabet oprindeligt havde fastsat. Denne fortolkning af begrebet »lang forsinkelse« som omhandlet i 15. betragtning til forordningen er ligeledes blevet mødt med kritik fra bl.a. luftfartsselskaberne og den juridiske litteratur, hvori der er givet udtryk for, at fastsættelsen af en sådan varighed er vilkårlig og ikke har støtte i forordningen.

46. Dette er ikke min opfattelse. For det første bemærkes, at retssikkerhedsprincippet, der er et grundlæggende EU-retligt princip, bl.a. kræver, at en ordning er klar og utvetydig, for at borgerne ikke skal være i tvivl om deres rettigheder og pligter, således at de kan handle derefter<sup>14</sup>. Overført på situationen for flypassagerer, hvis flyafgang er blevet forsinket, og på luftfartsselskaberne, indebærer dette, at førstnævnte skal kunne vide, fra hvilket tidspunkt de kan kræve en kompensation udbetalt, og at de sidstnævnte skal kunne vide, fra hvilket tidspunkt de er forpligtet til at yde denne kompensation. Indførelsen af en tidsmæssig grænse gør det muligt at undgå, at de nationale retter udlægger begrebet lang forsinkelse forskelligt, og at det medfører retsusikkerhed<sup>15</sup>. Passagerer, der har lidt et tab af tid på fire timer, ville kunne opnå en kompensation i visse medlemsstater, men ikke i andre, da visse nationale retsinstanser ville anse en sådan forsinkelse for lang som omhandlet i forordning nr. 261/2004, hvorimod andre ville lægge til grund, at dette ikke er tilfældet. Ud over retsusikkerhed ville dette medføre en ulige behandling af flypassagerer, hvis situation er identisk.

47. For at fastlægge det tab af tid, der skal foreligge, for at passagererne på en forsinket flyafgang kan stille krav om betaling af en kompensation, bemærkes for det andet, at Domstolen tog udgangspunkt i situationen for passagerer på aflyste flyafgange, som har fået omlagt rejsen i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, litra a), nr. iii), i forordning nr. 261/2004, eftersom deres situation kan sammenlignes med situationen for passagerer, hvis flyafgang er blevet forsinket, og de to kategorier af passagerer i princippet underrettes på samme tidspunkt som den hændelse, der vanskeliggør deres flytransport, indtræder<sup>16</sup>. Disse to kategorier af passagerer når desuden deres endelige bestemmelsessted senere end det oprindelige planlagte tidspunkt, og de lider derfor et sammenligneligt tab af tid<sup>17</sup>. Domstolen bemærkede dernæst, at de passagerer, som har fået omlagt rejsen i overensstemmelse med forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), indrømmes kompensationsretten i forordningens artikel 7, når transportøren ikke omlægger deres rejse til en flyvning med afgang senest en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankommer til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt. Disse passagerer opnår dermed en ret til kompensation, når de lider et tab af tid på tre timer eller mere i forhold til den varighed, som oprindeligt var planlagt af transportøren<sup>18</sup>.

13 — Jf. præmis 54 i dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*

14 — Jf. IATA og ELFAA-dommen, præmis 68 og den deri nævnte retspraksis.

15 — Jf. i denne retning punkt 88-90 i generaladvokat Sharpstons forslag til afgørelse i den sag, der gav anledning til dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*

16 — Dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*, præmis 55 og 56.

17 — *Ibidem*, præmis 56.

18 — *Ibidem*, præmis 57.

48. Domstolen fastslog således, at passagerer på forsinkede flyafgange kan påberåbe sig kompensationsretten i artikel 7 i forordning nr. 261/2004, når de som følge af en sådan flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt var planlagt af luftfartsselskabet<sup>19</sup>.

49. Henset til alle de ovenstående betragtninger er jeg følgelig af den opfattelse, at forordningens artikel 5-7 skal fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange kan påberåbe sig kompensationsretten i forordningens artikel 7, når de som følge af en forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt var planlagt af luftfartsselskabet.

50. Det er herefter uforholdsmæssigt at besvare det andet spørgsmål, der er forelagt af High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court).

2. Spørgsmålet, om artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 er forenelige med Montréalkonventionen, proportionalitetsprincippet og retssikkerhedsprincippet

51. Amtsgericht Köln ønsker nærmere bestemt oplyst, hvordan retten til kompensation i artikel 7 i forordning nr. 261/2004 er forbundet med Montréalkonventionens artikel 19 og 29, henset til, at disse sidstnævnte bestemmelser udelukker økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning for skader, der skyldes forsinket transport af flypassagerer.

52. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), ønsker desuden nærmere bestemt oplyst, om forordningens artikel 7 – for det tilfælde, at Domstolen fastslår, at passagerer på en forsinket flyafgang har krav på kompensation i henhold til denne bestemmelse – er helt eller delvis ugyldig, idet den er i strid med Montréalkonventionen, med proportionalitetsprincippet og/eller med retssikkerhedsprincippet.

53. Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt retten til kompensation i forordningens artikel 7 er forenelig med Montréalkonventionens artikel 19 og 29, bemærkes, at Domstolen har fastslået, at enhver forsinkelse i luftbefordringen af passagerer generelt kan give anledning til to typer skade, nemlig dels skader, som næsten er identiske for alle passagerer, og som kan afhjælpes via en standardiseret og umiddelbar bistand eller ved, at der drages omsorg for alle de berørte, dels individuelle skader afhængig af grunden til deres rejse, hvis afhjælpning kræver en vurdering i hvert enkelt tilfælde af omfanget af de opståede skader, og som således alene kan gøres til genstand for en efterfølgende individuel kompensation<sup>20</sup>.

54. Montréalkonventionen tilsigter at regulere betingelserne for denne sidstnævnte type kompensation<sup>21</sup>. Eftersom den bistand til og pligten til at sørge for passagererne, som er omhandlet i artikel 6 i forordning nr. 261/2004 i tilfælde af en flyafgangs lange forsinkelse, udgør standardiserede og umiddelbare afhjælpningsforanstaltninger, er de ikke omfattet af den gruppe foranstaltninger, som konventionen fastsætter betingelser for gennemførelsen af<sup>22</sup>.

19 – Ibidem, præmis 61.

20 – IATA og ELFAA-dommen, præmis 43. Jf. ligeledes dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 51.

21 – IATA og ELFAA-dommen, præmis 44.

22 – Ibidem, præmis 46.

55. På samme måde som bistanden til og pligten til at sørge for passagererne udgør kompensationen i henhold til forordningens artikel 7 en standardiseret og umiddelbar foranstaltning, der har til formål at afhjælpe en skade, der består i et uigenkaldeligt tidstab for bl.a. den flypassager, hvis flyafgang er blevet forsinket<sup>23</sup>. Dette bekræftes af, at kompensationen udbetales i form af et fast beløb, der ikke varierer i forhold til den individuelle skade, der er lidt, men i forhold til længden af den flyvning, der skal finde sted, eller som har fundet sted, og af kompensationens generelle karakter, da alle passagerer, der opfylder betingelserne, har krav på at få den udbetalt.

56. Efter min opfattelse er artikel 7 i forordning nr. 261/2004 følgelig forenelig med Montréalkonventionens artikel 19 og 29.

57. Hvad angår iagttagelsen af proportionalitetsprincippet har Domstolen allerede haft lejlighed til at udtale sig om, hvorvidt forordningens artikel 7 er forenelig med et sådant princip<sup>24</sup>. Domstolen har i denne henseende fastslået, at de foranstaltninger, der er fastsat i forordningens artikel 5 og 6<sup>25</sup>, i sig selv gør det muligt umiddelbart at godtgøre visse af de skader, som flypassagererne lider i tilfælde af en flyafgangs aflysning eller lange forsinkelse, og således gør det muligt at sikre det høje beskyttelsesniveau af de berørte, som forordningen tilsigter<sup>26</sup>.

58. Domstolen har desuden fastslået, at det er ubestridt, at rækkevidden af de forskellige foranstaltninger, som unionslovgiver har valgt, varierer i forhold til størrelsen af den skade, passagererne har lidt, hvilket vurderes enten i forhold til varigheden af forsinkelsen og ventetiden til næste flyafgang eller i forhold til den tid, der er gået, før de berørte er blevet informeret om en flyafgangs aflysning. De kriterier, der således lægges til grund ved fastsættelsen af passagerernes ret til at nyde disse begunstigelser, forekommer således på ingen måde at være i strid med kravet om proportionalitet<sup>27</sup>.

59. Visse af parterne i hovedsagerne har endvidere fremført et argument om, at betaling af kompensation til passagerer, hvis flyafgang er blevet forsinket, vil medføre, at luftfartsselskaberne pålægges en finansiel byrde, der er vilkårlig og uforholdsmæssigt byrdefuld. Denne kompensation ville være uforholdsmæssig i forhold til det formål, der forfølges med forordning nr. 261/2004.

60. Herved bemærkes, at der ifølge de tal, som Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol) har forelagt for Europa-Kommissionen, er færre end 1,2% af flyafgange, som kan tænkes at falde ind under forordningens bestemmelser om forsinkede flyafgange. Det er desuden færre end 0,5% af forsinkede flyafgange, der er forsinkede tre timer eller mere, uanset om forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder eller ej. Den andel af flyafgange, der giver ret til kompensation efter forordningens artikel 7 udgør mindre end 0,15%<sup>28</sup>.

61. Forekomsten af forsinkelser på mere end tre timer, der giver ret til denne kompensation, synes således at være begrænset. Virkningerne af den kompensation, som passagererne har ret til ved forsinkelser på over tre timer, forekommer mig derfor ikke at være uforholdsmæssig i forhold til formålet med forordning nr. 261/2004, der som nævnt består i at sikre flypassagerer et højt beskyttelsesniveau.

23 — Jf. i denne retning dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*, præmis 52.

24 — Jf. *IATA og ELFAA*-dommen, præmis 81.

25 — Disse foranstaltninger er bistand til og pligten til at sørge for passagererne som fastsat i artikel 8 og 9 i forordning nr. 261/2004 samt kompensation som fastsat i forordningens artikel 7.

26 — *IATA og ELFAA*-dommen, præmis 84.

27 — *Ibidem*, præmis 85.

28 — Jf. det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der var bilagt Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet af 11.4.2011 vedrørende anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11.2.2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser (SEC(2011) 428 final). Dokumentet forefindes på engelsk.

62. Dette gælder så meget desto mere som luftfartsselskaberne, således som Domstolen bemærkede i dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*, ikke har pligt til at udbetale en kompensation, hvis de kan godtgøre, at aflysningen eller den lange forsinkelse skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, dvs. omstændigheder, som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol<sup>29</sup>. De forpligtelser, der følger af forordning nr. 261/2004, begrænser desuden ikke luftfartsselskabernes ret til at søge kompensation hos enhver person, som har forårsaget forsinkelsen, herunder tredjemand, således som det fremgår af forordningens artikel 13<sup>30</sup>. Endelig har Domstolen ligeledes fastslået, at kompensationen til en passager på en forsinket flyafgang, som ankommer til sit endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er fastsat, kan nedsættes med 50% i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, litra c), i forordning nr. 261/2004, når forsinkelsen for flyvninger, som ikke henhører under artikel 7, stk. 2, litra a) eller b), forbliver mindre end fire timer<sup>31</sup>. Den økonomiske byrde for luftfartsselskaber i tilfælde af forsinkelser på mere end tre timer kan således reduceres i væsentligt omfang eller helt bortfalde.

63. Henset til ovennævnte er jeg følgelig af den opfattelse, at artikel 7 i forordning nr. 261/2004 er forenelig med proportionalitetsprincippet.

64. Endelig ønsker den forelæggende ret i sag C-629/10 nærmere bestemt oplyst, om Domstolens fortolkning af denne bestemmelse i dommen i sagen *Sturgeon m.fl.* er i overensstemmelse med retssikkerhedsprincippet.

65. Ifølge sagsøgerne i hovedsagen i sag C-629/10 krænker denne fortolkning retssikkerhedsprincippet, for så vidt som den er i strid med den klare og utvetydige ordlyd af forordning nr. 261/2004, med unionslovgivers hensigt og med IATA og ELFAA-dommen.

66. Af de grunde, som jeg har redegjort for i punkt 31-48 i dette forslag til afgørelse, er jeg af den opfattelse, at denne fortolkning ikke er i strid med retssikkerhedsprincippet.

67. Henset til ovenstående betragtninger er jeg af den opfattelse, at artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 er forenelig med Montréalkonventionen, med proportionalitetsprincippet og med retssikkerhedsprincippet.

### 3. Om dommens tidsmæssige virkninger

68. Sagsøgerne i hovedsagen i sag C-629/10 har anmodet Domstolen om at begrænse de tidsmæssige virkninger af den dom, der skal afsiges, for det tilfælde at det første og det tredje spørgsmål som High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), har forelagt i den pågældende sag, besvares henholdsvis bekræftende og benægtende. De har udtrykt ønske om, at artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 ikke kan påberåbes til støtte for krav på kompensation til passagerer vedrørende flyafgange, der har været ramt af forsinkelser før datoen for dommens afsigelse i de foreliggende sager, bortset fra passagerer, der allerede havde taget retslige skridt med henblik på at opnå kompensation før denne dato.

29 — Jf. den nævnte doms præmis 67.

30 — Den nævnte doms præmis 68.

31 — Dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*, præmis 63.

69. Herved bemærkes, at den fortolkning, som Domstolen foretager af en EU-retlig regel under udøvelse af sin kompetence i henhold til artikel 267 TEUF, skal belyse og præcisere betydningen og rækkevidden af den pågældende regel, således som den skal forstås og anvendes, henholdsvis burde have været forstået og anvendt fra sin ikrafttræden. Heraf følger, at den således fortolkede regel kan og skal anvendes af retten endog i forbindelse med retsforhold, der er stiftet og består, før der afsiges dom vedrørende fortolkningsanmodningen, såfremt betingelserne for at forelægge de kompetente domstole en tvist om anvendelsen af den nævnte regel i øvrigt er opfyldt<sup>32</sup>.

70. Undtagelsesvis kan Domstolen imidlertid, under hensyn til de alvorlige vanskeligheder, som dens dom ville kunne have vedrørende fortidige retsforhold, finde anledning til at begrænse muligheden for enhver for at påberåbe sig den af Domstolen således fortolkede EU-retlige bestemmelse i forbindelse med en anmodning om en præjudiciel afgørelse<sup>33</sup>.

71. Domstolen har desuden fastslået, at der nødvendigvis må være et enkelt tidspunkt for fastsættelse af den tidsmæssige virkning af den fortolkning, som Domstolen foretager af en EU-retlig bestemmelse. Princippet om, at en begrænsning kun antages at bestå på grundlag af selve den dom, der afgør fortolkningsspørgsmålet, sikrer i denne henseende ligebehandling af medlemsstaterne og de øvrige retssubjekter og opfylder derved endog de krav, der følger af retssikkerhedsprincippet<sup>34</sup>.

72. I de foreliggende sager er de EU-retlige bestemmelser, der skal fortolkes, artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004. Domstolen er nærmere bestemt blevet spurgt, om disse bestemmelser skal fortolkes således, at luftfartsselskabet er forpligtet til at betale en kompensation til passagerer, hvis flyafgang er blevet forsinket. Domstolen har allerede haft lejlighed til at afgøre dette spørgsmål i dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*<sup>35</sup>, og formålet med disse præjudicielle spørgsmål er i virkeligheden at få oplyst, om Domstolen bekræfter den fortolkning, som den anlagde af disse bestemmelser i den pågældende dom.

73. Det må imidlertid konstateres, at Domstolen ikke i den dom har begrænset dens tidsmæssige virkning.

74. Efter min opfattelse er der følgelig ikke anledning til at begrænse de tidsmæssige virkninger af den dom, der skal afsiges i de foreliggende sager.

75. For så vidt som jeg foreslår, at Domstolen besvarer det første spørgsmål, der er forelagt af High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), i sag C-629/10, bekræftende, er det ufornuddent at besvare den nævnte rets femte spørgsmål.

32 — Jf. bl.a. dom af 6.3.2007, sag C-292/04, *Meilicke m.fl.*, Sml. I, s. 1835, præmis 34 og den deri nævnte retspraksis.

33 — Jf. bl.a. dom af 29.7.2010, sag C-577/08, *Brouwer*, Sml. I, s. 7495, præmis 33. Jf. ligeledes dommen i sagen *Meilicke m.fl.*, præmis 35.

34 — Dommen i sagen *Meilicke m.fl.*, præmis 37.

35 — Jf. den nævnte doms præmis 69.

## V – Forslag til afgørelse

76. I lyset af alle de ovenstående betragtninger foreslår jeg Domstolen at besvare de præjudicielle spørgsmål, forelagt af High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), og Amtsgericht Köln, således:

»Artikel 5-7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således:

- Passagerer på forsinkede flyafgange kan påberåbe sig kompensationsretten i artikel 7 i forordning nr. 261/2004, når de som følge af en forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt var planlagt af luftfartsselskabet.
- De nævnte artikler er forenelige med den konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, der blev undertegnet i Montréal den 9. december 1999, med proportionalitetsprincippet og med retssikkerhedsprincippet.«