

BOGIATZI

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 22 oktober 2009\*

I mål C-301/08,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av Cour de cassation (Luxemburg) genom beslut av den 26 juni 2008, som inkom till domstolen den 7 juli 2008, i målet

**Irène Bogiatzi, gift Ventouras**

mot

**Deutscher Luftpool,**

**Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA,**

**Europeiska gemenskaperna,**

\* Rättegångsspråk: franska.

**Grand-Duché de Luxembourg,**

**Foyer Assurances SA,**

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av K. Lenaerts, ordförande på tredje avdelningen, tillika tillförordnad ordförande på fjärde avdelningen, samt domarna R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (referent) och T. von Danwitz,

generaladvokat: J. Mazák,  
justitiesekreterare: handläggaren N. Nanchev,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 19 mars 2009,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Irène Bogiatzi, gift Ventouras, genom M. Thewes, avocat,

— Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA, genom L. Schaack och C. Brault, avocats,

- Grand-Duché de Luxembourg, genom J. Medernach, avocat,
  
- Foyer Assurances SA, genom J. Medernach, avocat,
  
- Frankrikes regering, genom G. de Bergues och J.S. Pilczer, båda i egenskap av ombud,
  
- Europeiska gemenskapernas kommission, genom R. Vidal Puig och E. Cujo, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 25 juni 2009 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

### **Dom**

- <sup>1</sup> Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor (EGT L 285, s. 1), jämförd med konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, i dess lydelse enligt de fyra tilläggsprotokoll som undertecknades i Montreal den 25 september 1975 (nedan kallad Warszawakonventionen).

- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan å ena sidan Irène Bogiatzi, gift Venturas, och å andra sidan Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA (nedan kallat Luxair) och den tyska sammanslutningen Deutscher Luftpool, angående solidariskt ansvar för den skada som Irène Bogiatzi lidit till följd av en olycka som inträffade när hon skulle gå ombord på ett flygplan tillhörande Luxair.

## Tillämpliga bestämmelser

### *De internationella bestämmelserna*

- 3 Europeiska gemenskapen är inte part i Warszawakonventionen. Vid tiden för omständigheterna i målet vid den nationella domstolen hade Europeiska unionens femton medlemsstater anslutit sig till denna konvention.
- 4 Warszawakonventionen, i sin ursprungliga version, har ändrats och kompletterats vid ett flertal tillfällen, nämligen genom protokollet som undertecknades i Haag den 28 september 1955, konventionen som undertecknades i Guadalajara den 18 september 1961, protokollet som undertecknades i Guatemala den 8 mars 1971 och de fyra tilläggsprotokoll som undertecknades i Montreal den 25 september 1975.
- 5 I artikel 29 i Warszawakonventionen föreskrivs följande:

”1. Rätten till ersättning är förlorad, om talan inte väckts inom två år från dagen för ankomsten till destinationsorten, beräknad från den dag då luftfartyget skulle ha ankommit eller från den dag då transporten avbröts.

2. Beräkning av denna tid skall ske i enlighet med lagen i den stat där målet prövas.”

*De gemenskapsrättsliga bestämmelserna*

6 De fem första skälen i förordning nr 2027/97 har följande lydelse:

- ”1. Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är det nödvändigt att höja skyddsnivån för passagerare inblandade i lufttrafikolyckor.
  
2. Reglerna för skadeståndsansvar vid olyckor regleras av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, eller av samma konvention såsom den ändrats i Haag den 28 september 1955 och konventionen som ingicks i Guadalajara den 18 september 1961, beroende på vilken som är tillämplig, bägge nedan kallade ’Warszawakonventionen’. Warszawakonventionen tillämpas globalt för passagerare och lufttrafikföretag.
  
3. Den gräns för skadeståndsansvar varom stadgas i Warszawakonventionen är för låg enligt dagens ekonomiska och sociala normer och leder ofta till långdragna rättsliga processer som skadar flygtrafikens anseende. Följaktligen har medlemsstaterna höjt gränsen för skadeståndsansvar på olika sätt, vilket har lett till olika bestämmelser och villkor för befordran på den inre luftfartsmarknaden.

4. Dessutom gäller Warszawakonventionen endast för internationell trafik. Åtskillnaden mellan nationell och internationell trafik har avskaffats på den inre luftfartsmarknaden. Det är därför lämpligt att ha samma gräns för och art av skadeståndsansvar både vid nationell och internationell trafik.
  
5. En fullständig översyn och revidering av Warszawakonventionen borde ha gjorts för länge sedan, vilket på lång sikt på internationell nivå skulle utgöra ett enhetligare och lämpligare svar på frågan om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor. Ansträngningar att höja de gränser för skadeståndsansvar som åläggs genom Warszawakonventionen bör fortsätta genom förhandlingar på multilateral nivå.”

7 Skäl 7 i samma förordning lyder som följer:

”Det är lämpligt att ta bort alla finansiella gränser för skadeståndsansvar i betydelsen enligt artikel 22.1 i Warszawakonventionen eller andra rättsliga eller avtalade begränsningar i överensstämmelse med nuvarande tendenser på internationell nivå.”

8 I artikel 2.1 i förordning nr 2027/97 definieras begreppen lufttrafikföretag, EG-lufttrafikföretag, ersättningsberättigad, ecu, SDR och Warszawakonventionen.

9 I artikel 2.2 i förordning nr 2027/97 anges följande:

”De begrepp som används i denna förordning och som inte definieras i punkt 1 motsvarar begreppen i Warszawakonventionen.”

10 I artikel 5.1 och 5.3 i samma förordning stadgas följande:

”1. Ett EG-lufttrafikföretag skall utan dröjsmål och under alla omständigheter inte senare än femton dagar efter att den skadeståndsberättigade fysiska personens identitet har fastställts göra sådana förskottsutbetalningar som kan behövas för att tillgodose omedelbara ekonomiska behov i proportion till vederbörandes lidande.

...

3. Förskottsutbetalning skall inte utgöra erkännande av skadeståndsansvar och får avräknas mot eventuella senare belopp som utbetalas på grundval av ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar, men skall inte återbetalas, utom i de fall som föreskrivs i artikel 3.3 eller under omständigheter där det i efterhand bevisas att den person som mottagit förskottsutbetalningen orsakade eller var medvållande till skadan eller inte var en person som hade rätt till ersättning.”

11 Förordning nr 2027/97 ändrades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 (EGT L 140, s. 2), vilken inte är tillämplig på tvisten vid den nationella domstolen.

## **Twisten vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna**

- 12 Irène Bogiatzi föll på banområdet på Luxemburgs flygplats den 21 december 1998 när hon skulle gå ombord på ett flygplan tillhörande Luxair.
- 13 Den 22 december 2003 väckte hon talan vid Tribunal d'arrondissement de Luxembourg mot Deutscher Luftpool, en sammanslutning av försäkringsgivare för riskförsäkringar inom luftfart, bildad enligt tysk civilrätt, och Luxair, med stöd av förordning nr 2027/97 och Warszawakonventionen. Irène Bogiatzis talan, som väcktes fem år efter det att de faktiska omständigheter som är för handen i det nationella målet inträffat, avvisades. Tribunal d'arrondissement de Luxembourg slog nämligen fast att den frist på två år för väckande av talan om skadestånd som föreskrivs i artikel 29 i Warszawakonventionen utgör en på förhand fastställd tidsfrist som inte får flyttas fram eller avbrytas.
- 14 Efter överklagande fastställdes det att talan inte kunde tas upp till sakprövning. Irène Bogiatzi överklagade därvid denna dom till Cour de cassation.
- 15 Mot denna bakgrund beslutade Cour de cassation att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:
- ”1) Utgör [Warszawakonventionen], i dess lydelse efter ändringarna i Haag den 28 september 1955, till vilken det hänvisas i [förordning nr 2027/97], del av de bestämmelser i gemenskapens rättsordning som domstolen är behörig att tolka enligt artikel 234 EG?
- 2) Ska [förordning nr 2027/97], i den lydelse som gällde vid tidpunkten för olyckan, det vill säga den 21 december 1998, tolkas på så sätt att bestämmelserna



i Warszawakonventionen, i förevarande fall artikel 29, ska fortsätta att vara tillämpliga vid en flygning mellan medlemsstater i gemenskapen såvitt avser sådana frågor som inte uttryckligen reglerats i förordningen?

- 3) För det fall den första och den andra tolkningsfrågan besvaras jakande, ska artikel 29 i Warszawakonventionen jämförd med [förordning nr 2027/97] tolkas på så sätt att den där föreskrivna tidsfristen på två år kan flyttas fram eller avbrytas, eller att lufttrafikföretaget eller dess försäkringsgivare kan avstå från att tillämpa tidsfristen, genom en handling som den nationella domstolen anser utgör erkännande av ansvar? ”

## Prövning av tolkningsfrågorna

### *Den första frågan*

- 16 Den nationella domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida Warszawakonventionen utgör en del av de bestämmelser i gemenskapens rättsordning som domstolen är behörig att tolka enligt artikel 234 EG.
- 17 Domstolen ska inledningsvis pröva det argument som framförts av Luxair, enligt vilket domstolen i själva verket inte är behörig att, i det nationella målet, tolka Warszawakonventionen, utan ska tillämpa artikel 307 EG. I den bestämmelsen anges att i händelse av konflikt mellan en gemenskapsrättslig bestämmelse och ett avtal som ingåtts före EG-fördraget ska principen om gemenskapsrättens företräde inte påverka en medlemsstats åtaganden gentemot tredjeländer.
- 18 Det ska i detta avseende erinras om att enligt fast rättspraxis har artikel 307 första stycket EG till syfte att, i enlighet med folkrättsliga principer, klargöra att tillämpningen av fördraget inte påverkar den berörda medlemsstatens åtagande att iaktt

tredjeländers rättigheter som följer av ett tidigare avtal och att uppfylla sina skyldigheter (se dom av den 14 oktober 1980 i mål 812/79, Burgoa, REG 1980, s. 2787, punkt 8, svensk specialutgåva, volym 5, s. 313, av den 18 november 2003 i mål C-216/01, Budějovický Budvar, REG 2003, s. I-13617, punkterna 144 och 145, liksom av den 3 mars 2009 i mål C-205/06, kommissionen mot Österrike, REG 2009, s. I-1301, punkt 33, och i mål C-249/06, kommissionen mot Sverige, REG 2009, s. I-1335, punkt 34).

- 19 Av fast rättspraxis följer emellertid också att bestämmelserna i en konvention som har ingåtts före fördragets ikraftträdande inte kan återopas i relationer inom gemenskapen (se, bland annat, dom av den 22 september 1988 i mål 286/86, Deserbais, REG 1988, s. 4907, punkt 18, svensk specialutgåva, volym 9, s. 621, av den 6 april 1995 i de förenade målen C-241/91 P och C-242/91 P, RTE och ITP mot kommissionen, REG 1995, s. I-743, punkt 84, och av den 2 juli 1996 i mål C-473/93, kommissionen mot Luxemburg, REG 1996, s. I-3207, punkt 40).
- 20 Artikel 307 EG ska således inte tillämpas.
- 21 Under dessa omständigheter har domstolen att ta ställning till den tolkningsfråga som rör domstolens behörighet att tolka Warszawakonventionen.
- 22 Härvidlag ska det först erinras om att enligt artikel 234 EG är domstolen behörig att meddela förhandsavgöranden angående tolkningen av detta fördrag, liksom giltigheten och tolkningen av rättsakter som beslutats av gemenskapens institutioner.
- 23 Enligt fast rättspraxis utgör ett avtal som har ingåtts av rådet enligt artiklarna 300 EG och 310 EG, vad gemenskapen beträffar, en rättsakt som beslutats av en av gemenskapens institutioner i den mening som avses i artikel 234 första stycket b EG. Bestämmelserna i ett sådant avtal utgör, från och med dagen för avtalets ikraftträdande, en integrerad del av gemenskapens rättsordning, och inom ramen för denna rättsordning är domstolen behörig att meddela förhandsavgörande om

tolkningen av detta avtal (se dom av den 30 april 1974 i mål 181/73, Haegeman, REG 1974, s. 449, punkterna 4–6, svensk specialutgåva, volym 2, s. 281, av den 30 september 1987 i mål 12/86, Demirel, REG 1987, s. 3719, punkt 7, svensk specialutgåva, volym 9, s. 175, av den 15 juni 1999 i mål C-321/97, Andersson och Wåkerås-Andersson, REG 1999, s. I-3551, punkt 26, och av den 11 september 2007 i mål C-431/05, Merck Genéricos – Produtos Farmacêuticos, REG 2007, s. I-7001, punkt 31).

- 24 Det är emellertid utrett i målet vid den nationella domstolen att gemenskapen inte är fördragsslutande part i Warszawakonventionen. Följaktligen är domstolen, i princip, inte behörig att inom ramen för ett mål om förhandsavgörande tolka bestämmelserna i denna konvention (se dom av den 27 november 1973 i mål 130/73, Vanderweghe m.fl., REG 1973, s. 1329, punkt 2, liksom beslut av den 12 november 1998 i mål C-162/98, Hartmann, REG 1998, s. I-7083, punkt 9).
- 25 Domstolen har dock också slagit fast att när och i den mån som gemenskapen med stöd av fördraget övertagit befogenheter som tidigare utövats av medlemsstaterna inom tillämpningsområdet för ett internationellt avtal, och bestämmelserna i detta avtal därmed är bindande för gemenskapen, är domstolen behörig att tolka detta avtal trots att det inte ratificerats av gemenskapen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 12 december 1972 i de förenade målen 21/72–24/72, International Fruit Company m. fl., REG 1972, s. 1219, punkt 18, svensk specialutgåva, volym 2, s. 51, av den 14 juli 1994 i mål C-379/92, Peralta, REG 1994, s. I-3453, punkt 16, och av den 3 juni 2008 i mål C-308/06, Intertanko m.fl., REG 2008, s. I-4057, punkt 48).
- 26 Det är utrett i målet vid den nationella domstolen att alla gemenskapens medlemsstater vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna var parter i Warszawakonventionen.
- 27 Det ska således prövas huruvida gemenskapen, såvitt avser det nationella målet, med stöd av fördraget har övertagit den behörighet som tidigare utövades av medlemsstaterna inom tillämpningsområdet för Warszawakonventionen, som täcker all internationell lufttransport av personer, bagage och varor.

- 28 Vid tiden för omständigheterna i det nationella målet hade gemenskapen, med stöd av artikel 80.2 EG, antagit tre förordningar inom tillämpningsområdet för Warszawa-konventionen.
- 29 Inledningsvis ska nämnas rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik (EGT L 36, s. 5, svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 7). Syftet med denna förordning är emellertid begränsat till fastställandet av vissa gemensamma minimiregler avseende lufttrafikföretagens ersättning till passagerare som nekas ombordstigning på ett överbokat luftfartyg i regelbunden lufttrafik. I motsats till denna förordning, som endast avser nekad ombordstigning, avser emellertid Warszawa-konventionen lufttrafikföretagens ansvar vid bland annat flygförseningar.
- 30 Vidare föreskrivs det i artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 116) att lufttrafikföretag ska vara försäkrade för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor som medför skada, särskilt på passagerare och bagage. I motsats till Warszawa-konventionen regleras emellertid inte villkoren för dessa lufttrafikföretags skadeståndsansvar i denna förordning.
- 31 Slutligen, såvitt avser förordning nr 2027/97, omfattar denna förordning, i motsats till Warszawa-konventionen, endast sådana skador som passagerarna lidit i händelse av dödsfall eller kroppsskada, och inte materiella skador på bagage och varor.
- 32 Av detta följer att gemenskapen inte har övertagit hela den behörighet som tidigare utövades av medlemsstaterna inom tillämpningsområdet för Warszawa-konventionen.

- 33 Då det inte skett någon fullständig överföring till gemenskapen av den behörighet som tidigare utövades av medlemsstaterna, kan gemenskapen inte vara bunden av reglerna i Warszawakonventionen – vilka gemenskapen inte själv godkänt – enbart på grund av att samtliga medlemsstater, vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen, var parter i nämnda konvention (se, analogt, domen i det ovannämnda målet Intertanko m.fl, punkt 49).
- 34 Med hänsyn till det ovanstående ska den första frågan besvaras enligt följande. Warszawakonventionen utgör inte en del av de bestämmelser i gemenskapens rättsordning som domstolen är behörig att tolka enligt artikel 234 EG.

### *Den andra frågan*

- 35 I och med att förordning nr 2027/97 griper in på det område som regleras av Warszawakonventionen – i vilken samtliga gemenskapens medlemsstater var parter vid tidpunkten för omständigheterna i det nationella målet – och med hänsyn till principen om gemenskapsrättens företräde, har den nationella domstolen ställt sin andra fråga för att få klarhet i huruvida förordning nr 2027/97 ska tolkas på så sätt att den inte utgör hinder för tillämpningen av diverse bestämmelser i denna konvention, i synnerhet artikel 29, i en situation där en passagerare gör gällande att lufttrafikföretaget är skyldigt att utge ersättning för den skada som passageraren lidit i samband med en flygning mellan gemenskapens medlemsstater.
- 36 Domstolen konstaterar inledningsvis att enligt artikel 29 i Warszawakonventionen är rätten till ersättning förlorad om skadeståndstalan mot lufttrafikföretaget inte väckts inom två år från dagen för ankomsten till destinationsorten eller från den dag då luftfartyget skulle ha ankommit eller från den dag då transporten avbröts. Förordning nr 2027/97 innehåller däremot inte någon uttrycklig bestämmelse om preskriptionstid för väckande av en sådan talan och den hänvisar inte heller uttryckligen till artikel 29 i Warszawakonventionen.

- 37 Irène Bogiatzi har i huvudsak gjort gällande att eftersom förordning nr 2027/97 inte uttryckligen hänvisar till de i det nationella målet tillämpliga bestämmelserna i Warszawakonventionen eller uttryckligen gör bestämmelserna i denna konvention, i synnerhet artikel 29, tillämpliga i det nationella målet, måste denna förordning tillämpas och tolkas självständigt.
- 38 Domstolen konstaterar att det inte är möjligt att endast utifrån lydelsen av förordning 2027/97 och dess sammanhang svara på den fråga som ställts av den hänskjutande domstolen.
- 39 Under dessa omständigheter erinrar domstolen om att enligt fast rättspraxis ska vid tolkningen av en gemenskapsrättslig bestämmelse inte bara dess lydelse och sammanhang beaktas, utan också de mål som eftersträvas med de föreskrifter som den ingår i (se, för ett liknande resonemang, bland annat dom av den 18 maj 2000 i mål C-301/98, KVS International, REG 2000, s. I-3583, punkt 21, av den 23 november 2006 i mål C-300/05, ZVK, REG 2006, s. I-11169, punkt 15, och av den 12 februari 2009 i mål C-466/07, Klarenberg, REG 2009, s. I-803, punkt 37).
- 40 Vad beträffar det mål som eftersträvas med förordning nr 2027/97, framgår det av skäl 1 i denna förordning att den syftar till att inom ramen för den gemensamma transportpolitiken höja skyddsnivån för passagerare inblandade i lufttrafikolyckor.
- 41 Det framgår dessutom av såväl förarbetena till förordning nr 2027/97 som skälen 3, 5 och 15 i denna förordning att denna avsikt att höja skyddsnivån för passagerare inblandade i lufttrafikolyckor har konkretiserats genom införandet av bestämmelser ämnade att ersätta vissa bestämmelser i Warszawakonventionen såvitt gäller lufttrafik mellan gemenskapens medlemsstater, i avvaktan på en fullständig översyn och revidering av denna konvention.

42 Gemenskapslagstiftaren ansåg i synnerhet att gränserna för lufttrafikföretags skadeståndsansvar som fastställs i Warszawakonventionen var för låga med hänsyn till de ekonomiska och sociala normer som rådde vid tiden för utarbetandet av förordning nr 2027/97. Lagstiftaren önskade därför höja vissa av dessa gränser.

43 Däremot följer det av skälen 2 och 4 i förordning nr 2027/91 samt av dess artikel 2.2 att eftersom denna förordning inte utesluter tillämpning av Warszawakonventionen i syfte att höja skyddsnivån för passagerare, är detta skydd ett uttryck för att förordningen kompletterar konventionen och likställs med denna.

44 Eftersom det i artikel 29 i Warszawakonventionen endast stadgas ett villkor för väckande av talan avseende lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, ingår den inte i de bestämmelser vars tillämpning gemenskapslagstiftaren önskade utesluta.

45 Av vad som anförts följer att den andra frågan ska besvaras enligt följande: Förordning nr 2027/97 ska tolkas så, att den inte utgör hinder för tillämpningen av artikel 29 i Warszawakonventionen i en situation där en passagerare gör gällande att lufttrafikföretaget är skyldigt att utge ersättning för den skada som passageraren lidit i samband med en flygning mellan gemenskapens medlemsstater.

### *Den tredje frågan*

46 Med hänsyn till svaret på den första frågan saknas anledning att besvara den tredje frågan.

## Rättegångskostnader

<sup>47</sup> Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

- 1) **Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, i dess lydelse enligt de fyra tilläggsprotokoll som undertecknades i Montreal den 25 september 1975, utgör inte en del av de bestämmelser i gemenskapens rättsordning som domstolen är behörig att tolka enligt artikel 234 EG.**
- 2) **Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor ska tolkas så, att den inte utgör hinder för tillämpningen av artikel 29 i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, i dess lydelse enligt de fyra tilläggsprotokoll som undertecknades i Montreal den 25 september 1975, i en situation där en passagerare gör gällande att lufttrafikföretaget är skyldigt att utge ersättning för den skada som passageraren lidit i samband med en flygning mellan Europeiska gemenskapens medlemsstater.**

Underskrifter