



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
YVES BOT
föredraget den 15 maj 2012¹

Förenade målen C-581/10 och C-629/10

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

mot

Deutsche Lufthansa AG
(begäran om förhandsavgörande från Amtsgericht Köln (Tyskland))

och

**TUI Travel plc,
British Airways plc,
easyJet Airline Co. Ltd,
International Air Transport Association,
The Queen (C-629/10)**

mot

Civil Aviation Authority

(begäran om förhandsavgörande från High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Förenade kungariket))

”Transport — Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar — Rätt till kompensation vid försenade flygningar — Förenlighet mellan denna rätt och Montrealkonventionen”

1. Förevarande mål avser tolkningen och giltigheten av artiklarna 5, 6 och 7 i förordning (EG) nr 261/2004.²

2. Genom sina frågor vill Amtsgericht Köln (Tyskland) och High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Förenade kungariket) få klarhet i huruvida domstolen bekräftar sin tolkning av dessa bestämmelser i dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl.³ Enligt denna tolkning kan passagerarna på försenade flygningar jämföras med passagerarna på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation och de kan således åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 om de, till följd av en försenad flygning, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget.⁴

1 — Originalspråk: franska.

2 — Europaparlamentets och rådets förordning av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, s. 1).

3 — De förenade målen C-402/07 och C-432/07 (REG 2009, s. I-10923).

4 — Punkt 69.

3. I förevarande förslag till avgörande ska jag föreslå att domstolen ska bekräfta denna tolkning och slå fast att artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 är förenliga med konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 9 december 1999,⁵ med proportionalitetsprincipen och med rättssäkerhetsprincipen.

I – Tillämpliga bestämmelser

A – Den internationella lagstiftningen

4. Montrealkonventionen godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG⁶ och den trädde i kraft, vad gäller Europeiska unionen, den 28 juni 2004.

5. I artikel 19 i Montrealkonventionen föreskrivs att transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om han visar att han och hans anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det varit omöjligt att vidta sådana åtgärder.

6. I artikel 29 i Montrealkonventionen föreskrivs följande:

”I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller andra icke-kompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.”

B – Unionslagstiftningen

7. I skäl 1 i förordning nr 261/2004 anges att gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bland annat bör syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna.

8. I skäl 14 i förordning nr 261/2004 anges att skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen bör vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

9. Enligt skäl 15 i förordning nr 261/2004 bör extraordinära omständigheter anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.

10. Artikel 5 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

...

5 — Nedan kallad Montrealkonventionen.

6 — Rådets beslut av den 5 april 2001 om Europeiska gemenskapens ingående av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) (EGT L 194, s. 38).

- b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och
- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen ...

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

...”

11. I artikel 6 i förordning nr 261/2004 föreskrivs följande:

”1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden

- a) med två timmar eller mer vid alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller
- b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer, eller
- c) med fyra timmar eller mer vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna

- i) assistans i enlighet med artikel 9.1 a och artikel 9.2,
- ii) om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden, assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c,
- iii) om förseningen är åtminstone fem timmar, assistans i enlighet med artikel 8.1 a.

2. Under alla omständigheter skall assistansen erbjudas inom de tidsfrister som anges ovan med avseende på varje avståndssegment.”

12. Artikel 7 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Rätt till kompensation”. I artikel 7.1 i denna förordning föreskrivs ett schablonbelopp för ersättning i förhållande till avståndet för den ifrågavarande flygningen. Enligt denna bestämmelse ska passagerarna således få kompensation som uppgår till 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer, 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer och 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av de föregående kategorierna.

II – Bakgrund till tvisterna vid de nationella domstolarna

A – Mål C-581/10

13. Emeka Nelson bokade platser åt sina båda söner och sig själv på flygning nummer LH 565 mellan Lagos och Frankfurt am Main den 27 mars 2008. Omkring klockan två den 28 mars 2008 ställdes flygningen in på grund av ett tekniskt fel på flygplanets noshjul. Emeka Nelson och hans söner inkvarterades på ett hotell. De kördes till flygplatsen den 28 mars 2008 klockan 16.00. Flygplanet hade ersatts med ett flygplan som kom från Frankfurt am Main. Flygningen mellan Lagos och Frankfurt am

Main ägde slutligen rum den 29 mars 2008 klockan ett. Den nationella domstolen har preciserat att flygningen hade samma flygnummer, LH 565, och huvudsakligen samma passagerare som de som hade reserverat plats på flygningen den 27 mars 2008. Flygplanet landade i Frankfurt am Main den 29 mars 2008 klockan 7.10 med en försening på över 24 timmar jämfört med den ursprungliga planerade ankomsttiden.

14. Emeka Nelson ansåg att förseningen innebar att han och hans söner hade rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004. Emeka Nelson väckte därför talan vid Amtsgericht Köln och yrkade med stöd av artiklarna 5.1 c och 7.1 i samma förordning att lufttrafikföretaget Deutsche Lufthansa AG skulle förpliktas att erlagga 600 euro till var och en av dem.

15. Deutsche Lufthansa AG ansåg att, eftersom flygningen genomfördes, kunde den inte anses ha ställts in i den mening som avses i förordning nr 261/2004. Det är i det aktuella målet således fråga om en försenad flygning, för vilken någon kompensation inte föreskrivs i förordning nr 261/2004.

16. Den nationella domstolen vilandeförklarade målet i avvaktan på ett avgörande i de ovannämnda förenade målen C-402/07 och C-432/07, Sturgeon, m.fl., och återupptog handläggningen sedan dom avkunnats i dessa mål. Den nationella domstolen finner det emellertid oklart huruvida artikel 7 i förordning nr 261/2004, såsom domstolen tolkat denna i den ovannämnda domen, är förenlig med Montrealkonventionen. Den nationella domstolen beslutade därför att vilandeförklara målet och att hänskjuta tolkningsfrågorna till domstolen.

B – Mål C-629/10

17. Målet vid den nationella domstolen avser en tvist mellan å ena sidan TUI Travel plc (nedan kallat TUI Travel), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd och International Air Transport Association (internationella lufttransportförbundet) (nedan kallat IATA) och å andra sidan Civil Aviation Authority (civila lufttrafikmyndigheten) (nedan kallad CAA).

18. TUI Travel äger sju lufttrafikföretag som är baserade i flera medlemsstater. Dessa företag bedriver huvudsakligen charterflygningar för TUI Travel, som huvudsakligen organiserar resor och rundturer för turister. IATA är en internationell kommersiell organisation där ungefär 230 lufttrafikföretag är medlemmar. Dessa ansvarar i sin tur för 93 procent av den reguljära internationella lufttrafiken.

19. Tvisten vid den nationella domstolen uppkom efter det att sökandena riktade en ansökan till CAA för att få en bekräftelse på att CAA inte tolkade förordning nr 261/2004 så, att lufttrafikföretagen är skyldiga att utge kompensation till passagerare vid försenade flygningar. CAA ville inte bekräfta en sådan tolkning och uppgav sig vara bunden av domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. Sökandena väckte därför talan vid High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court). Denna beslutade att vilandeförklara målet och att hänskjuta ett antal frågor till domstolen.

20. Domstolens ordförande beslutade den 30 november 2011 att förena målen C-581/10 och C-629/10 vad gäller det muntliga förfarandet och domen.

III – Tolkningsfrågorna

A – Mål C-581/10

21. Amtsgericht Köln har ställt följande frågor till domstolen:

- ”1) Utgör den rätt till kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordning nr 261/2004 en icke-kompensatorisk skadepost i den mening som avses i artikel 29 andra meningen i [Montrealkonventionen]?
- 2) I vilket förhållande står den rätt till kompensation som i enlighet med domstolens dom i [de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl.] följer av artikel 7 i förordning nr 261/2004, till den rätt till ersättning vid försening som föreskrivs i artikel 19 i Montrealkonventionen med beaktande av undantagen i artikel 29 andra meningen i Montrealkonventionen, när en passagerare inte når sin slutliga bestämmelseort tidigare än tre timmar efter den ursprungliga planerade ankomsttiden?
- 3) På vilket sätt är domstolens tolkning i domen i [de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl.], enligt vilken rätten till ersättning enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 får utvidgas till att omfatta även försening, förenlig med domstolens tolkning av samma förordning i dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA (REG 2006, s. I-403)?”

B – Mål C-629/10

22. High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) har ställt följande frågor till domstolen med en begäran om förhandsavgörande:

- ”1) Ska artiklarna 5–7 i förordning ... nr 261/2004 tolkas så, att den kompensation som föreskrivs i artikel 7 [i den förordningen] ska betalas till passagerare, vars flygning är försenad i den mening som avses i artikel 6 [i samma förordning], och i så fall, under vilka omständigheter ska denna kompensation betalas?
- 2) Om fråga 1 besvaras nekande, är artiklarna 5–7 i förordning ... nr 261/2004 helt eller delvis ogiltiga på grund av att de strider mot likabehandlingsprincipen?
- 3) Om fråga 1 besvaras jakande, är artiklarna 5–7 i förordning ... nr 261/2004 helt eller delvis ogiltiga på grund av att de a) är oförenliga med Montrealkonventionen, b) strider mot proportionalitetsprincipen och/eller c) strider mot rättssäkerhetsprincipen?
- 4) Om fråga 1 besvaras jakande och fråga 3 besvaras nekande, vilka, om några, begränsningar i tiden ska rättsverkningarna av domstolens dom i förevarande mål underkastas?
- 5) Om fråga 1 besvaras nekande, vilka, om några, rättsverkningar ska domen i de [ovannämnda] förenade målen Sturgeon m.fl. tillerkännas för tiden mellan den 19 november 2009, den dag då den domen avkunnades, och den dag då domstolens dom avkunnas i förevarande mål?”

IV – Min bedömning

A – Inledande synpunkter

23. Eftersom vissa av de frågor som har ställts av Amtsgericht Köln och High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) är konnexa, föreslår jag att domstolen ska behandla dem på nedanstående sätt.

24. Först och främst begär Amtsgericht Köln, genom sin tredje fråga, och High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), genom sin första fråga, i realiteten att domstolen ska bekräfta den tolkning av artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 som den gjorde i domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*

25. Genom sin andra fråga vill High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) få klarhet i huruvida artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 är ogiltiga på grund av åsidosättande av principen om likabehandling, för det fall domstolen ändrar den rättspraxis som bygger på domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*

26. Den första och andra av Amtsgericht Kölns frågor samt den tredje av de frågor som ställts av High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) avser i huvudsak huruvida artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 är förenliga med Montrealkonventionen, i den meningen att passagerare på en försenad flygning kan kräva den kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordning nr 261/2004, och huruvida dessa artiklar är förenliga med proportionalitetsprincipen och rättssäkerhetsprincipen.

27. Genom sin fjärde fråga vill High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) i huvudsak få klarhet i huruvida den dom som domstolen kommer att avkunna i förevarande mål ska ha begränsade rättsverkningar i tiden om domstolen finner att artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att lufttrafikföretag är skyldiga att utge kompensation till passagerare vars flygning är försenad.

28. Om domstolen slutligen finner att de ovannämnda bestämmelserna ska tolkas så, att lufttrafikföretag inte är skyldiga att utge kompensation till passagerare vars flygning är försenad, vill High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), genom sin femte fråga få klarhet i vilken rättsverkan domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.* ska tillerkännas för tiden mellan den 19 november 2009, den dag då den domen avkunnades, och den dag då domstolens dom avkunnas i förevarande mål.

B – Prövning av tolkningsfrågorna

1. Flygpassagerarnas rätt till kompensation vid försenade flygningar

29. Domstolen har prövat frågan huruvida lufttrafikföretag enligt artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 är skyldiga att utge kompensation till passagerare vars flygning är försenad. I domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.* fann domstolen nämligen att dessa artiklar ska tolkas så, att passagerarna på försenade flygningar kan jämföras med passagerarna på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation och att de således kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordningen om de, till följd av en försenad flygning, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställdes av lufttrafikföretaget. En sådan försening ger emellertid inte passagerarna rätt till kompensation, om lufttrafikföretaget kan visa att den kraftiga förseningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även

om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, det vill säga omständigheter som ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.⁷

30. Av tvisterna vid de nationella domstolarna framgår att lufttrafikföretagen beslutat att inte tillämpa den ovannämnda domen eller att betala kompensation till passagerare som befinner sig i sådana situationer. Dessa lufttrafikföretag anser nämligen å ena sidan att domstolens tolkning av artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. strider mot domstolens ställningstagande i domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA. De anser å andra sidan att domstolen har överskridit sina befogenheter.

31. I den sistnämnda domen prövade domstolen giltigheten av dessa bestämmelser. Den nationella domstolen ville få klarhet i huruvida artiklarna 5 och 6 i förordning nr 261/2004 var ogiltiga på grund av att de var oförenliga med rättssäkerhetsprincipen.

32. I punkt 76 i domen i det ovannämnda målet fann domstolen att ”även om ingressen till en gemenskapsrättsakt kan precisera rättsaktens innehåll ... kan den inte åberopas till stöd för undantag från själva bestämmelserna i den aktuella rättsakten”. Domstolen förklarade vidare att ”det [i skälen 14 och 15 i förordning nr 261/2004] visserligen [antyd] rent allmänt att lufttrafikföretaget borde befrias från alla sina skyldigheter vid extraordinära omständigheter och det uppstår således en viss tvetydighet mellan gemenskapslagstiftarens sålunda uttryckta avsikt och själva bestämmelserna i artiklarna 5 och 6 i förordning nr 261/2004 i vilka denna undantagsbestämmelse inte är lika allmänt hållen. Denna tvetydighet är emellertid inte av en sådan omfattning att bestämmelserna i dessa båda i sig otvetydiga artiklar blir motsägelsefulla.”

33. Förenade kungarikets regering har av denna punkt dragit slutsatsen att det enligt domstolens uppfattning inte finns någon skyldighet enligt förordning nr 261/2004 att utge kompensation till passagerare vars flygning är försenad och att domstolen inte beaktade att skäl 15 i denna förordning kan användas för att ändra innebörden i förordningens bestämmelser.⁸ Domstolen gjorde därför en oriktig bedömning när den grundade sitt resonemang i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. på detta skäl och drog slutsatsen att kompensation ska utges även vid försenade flygningar.

34. Jag tror inte att en sådan slutsats kan dras av punkt 76 i domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA och att domstolens tolkning i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. strider mot ställningstagandet i den förstnämnda domen.

35. Denna punkt måste nämligen sättas i sitt sammanhang. I domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA skulle domstolen, som vi har sett, pröva giltigheten av artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004. Sökandena i målet gjorde gällande att det i skälen 14 och 15 i förordning nr 261/2004 på ett motsägelsefullt sätt anges att lufttrafikföretagets skyldigheter vid inställda eller kraftigt försenade flygningar helt eller delvis kan begränsas vid extraordinära omständigheter, medan artiklarna 5 och 6 i denna förordning, vilka reglerar lufttrafikföretagens skyldigheter i sådana fall, endast innehåller en sådan ansvarsbegränsande bestämmelse med avseende på skyldigheten att betala kompensation.⁹

7 — Punkt 69 i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl.

8 — Punkterna 35–38 i Förenade kungarikets yttrande i mål C-581/10.

9 — Se punkt 75 i denna dom.

36. Sökandena i det målet var överraskade av att det i själva texten till förordning nr 261/2004 inte anges att skyldigheterna att tillhandahålla passagerarna assistans och service inte föreligger när flygningar blir försenade på grund av extraordinära omständigheter. Enligt sökandena i det målet anges i skälen 14 och 15 i den ovannämnda förordningen att lufttrafikföretagen ska undantas från samtliga skyldigheter när extraordinära omständigheter medför att en flygning ställs in eller försenas. Sökandena ansåg att dessa skäl, jämförda med artikel 6 i förordningen, som avser förseningar, medför en viss tvetydighet, vilket innebär att rättssäkerhetsprincipen åsidosätts.¹⁰

37. Av denna anledning slog domstolen, i punkt 76 i domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, fast att denna tvetydighet emellertid inte är av en sådan omfattning att bestämmelserna i de i sig otvetydiga artiklarna 5 och 6 i förordning nr 261/2004 blir motsägelsefulla. Enligt min uppfattning fann domstolen med andra ord att det, trots den tvetydighet som kan uppkomma på grund av skälen 14 och 15 i den ovannämnda förordningen, i själva texten är tydligt att undantagsbestämmelsen avseende extraordinära omständigheter inte är allmän, utan endast gäller skyldigheten att utge kompensation.

38. Jag tror således inte att det på grundval av denna bedömning går att dra slutsatsen att domstolens tolkning av artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. strider mot domstolens ställningstagande i domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA.

39. Med hänsyn till att parterna i målet vid den nationella domstolen inte har åberopat nya omständigheter som kan påverka domstolens tolkning av de ovannämnda bestämmelserna i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. kan jag inte inse varför domstolen skulle ändra denna tolkning beträffande principen om kompensation till passagerare vars flygning är försenad med minst tre timmar.

40. I domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. tillämpade domstolen en teleologisk tolkningsmetod av förordning nr 261/2004.¹¹ Artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas med stöd av skäl 15 i denna förordning och grundas på syftet med förordningen, som är att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna, oavsett om de drabbas av nekad ombordstigning eller inställda eller försenade flygningar, eftersom de allvarliga problem och olägenheter som detta skapar för dem alla är av liknande art och hänför sig till lufttrafik.¹²

41. I realiteten gjorde domstolen en tolkning *e contrario* av skäl 15 i förordning nr 261/2004. I detta anges nämligen att ”extraordinära omständigheter [och därmed undantag från skyldigheten att utge kompensation] bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs”. I punkt 43 i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. fann domstolen således att även begreppet kraftig försening är knutet till rätten till kompensation.

42. Såsom domstolen angav i punkt 47 i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. ska en gemenskapsrättsakt, enligt en allmän tolkningsprincip, såvitt det är möjligt tolkas så, att dess giltighet inte ifrågasätts. När en gemenskapsbestämmelse kan tolkas på flera sätt, ska företräde dessutom ges för den tolkning som är ägnad att säkerställa bestämmelsens ändamålsenliga verkan.

10 — Se bland annat punkt 31 i yttrandet från European Low Fares Airline Association och punkterna 132–135 i yttrandet från IATA i det ovannämnda målet IATA och ELFAA.

11 — Se punkterna 41 och 42 i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl.

12 — Se domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 44.

43. Domstolens ställningstagande i den ovannämnda domen är inriktat just på att giltigheten av artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 inte ifrågasätts och att välja den tolkning som innebär att dessa bestämmelsers ändamålsenliga verkan säkerställs. I punkt 52 i denna dom angav domstolen nämligen att förordning nr 261/2004 bland annat syftar till att gottgöra den skada som de berörda passagerarna drabbats av i form av tidsspillan och som, eftersom den är oåterkallelig, endast kan gottgöras genom kompensation. Domstolen fann att passagerare vars flygning har ställts in och passagerare vars flygning är försenad vållas liknande skada i form av tidsspillan och att de således befinner sig i situationer som är lika när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004.¹³

44. Det skulle därför strida mot principen om likabehandling om dessa passagerare behandlades olika, trots att de befinner sig i likadana situationer. Detta är skälet till att domstolen, i punkt 61 i domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*, slog fast att passagerare på försenade flygningar kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004.

45. Domstolen fann att en försening ska anses vara kraftig, och medföra rätt till kompensation, när passagerarna når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen faststälts av lufttrafikföretaget. Denna tolkning av begreppet kraftig försening, som anges i skäl 15 i förordning nr 261/2004, har kritiserats av bland annat lufttrafikföretagen och doktrinen, som anser att denna tidsfrist faststälts godtyckligt och inte kan motiveras med stöd av den ovannämnda förordningen.

46. Jag delar inte den åsikten. Jag erinrar för det första om att rättssäkerhetsprincipen utgör en grundläggande gemenskapsrättslig princip som bland annat ställer krav på att en reglering ska vara klar och precis, så att de enskilda på ett otvetydigt sätt kan få kännedom om sina rättigheter och skyldigheter och vidta åtgärder i enlighet därmed.¹⁴ Beträffande de passagerare vars flygning är försenad och lufttrafikföretaget innebär detta att passagerarna ska kunna ha kännedom om från och med när de kan göra anspråk på kompensation och att företagen ska kunna ha kännedom om från och med när de är skyldiga att utge denna kompensation. Genom att en tidsgräns införs går det att undvika att de nationella domstolarna bedömer begreppet kraftig försening på olika sätt och att detta medför rättsosäkerhet.¹⁵ Passagerare som drabbas av en tidsspillan som uppgår till fyra timmar skulle således kunna få kompensation i vissa medlemsstater men inte i andra, eftersom vissa nationella domstolar skulle finna att det utgör en kraftig försening i den mening som avses i förordning nr 261/2004, medan andra domstolar skulle finna att så inte var fallet. Utöver rättsosäkerhet skulle detta kunna leda till att flygpasagerare behandlades olika, trots att de befann sig i likadana situationer.

47. För att för det andra avgöra vid hur lång tidsspillan passagerare på en försenad flygning kan göra anspråk på kompensation, erinrar jag om att domstolen grundade sin bedömning på situationen för de passagerare vars flygning ställts in och som bokats om på en annan flygning enligt artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004. Situationen för dessa passagerare liknar nämligen situationen för de passagerare vars flygning är försenad och båda passagerarkategorierna informeras i princip vid samma tidpunkt om den händelse som försvårar lufttransporten.¹⁶ Dessa båda passagerarkategorier når för övrigt sin slutliga bestämmelseort efter den ankomsttid som ursprungligen faststälts och de drabbas därför av motsvarande tidsspillan.¹⁷ De passagerare som bokas om på en annan flygning enligt artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 har rätt till den kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordningen, om transportören inte bokar om dem på en annan flygning så att de kan avresa högst

13 — Se domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon, m.fl.*, punkt 54.

14 — Se domen i det ovannämnda målet *IATA och ELFAA*, punkt 68 och där angiven rättspraxis.

15 — Se, i detta avseende, punkterna 88–90 i generaladvokaten Sharpstons förslag till avgörande i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*

16 — Domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*, punkterna 55 och 56.

17 — Domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*, punkt 56.

en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden. Dessa passagerare får således rätt till kompensation om de drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till den tid som ursprungligen fastställts av transportören.¹⁸

48. Domstolen fann således att passagerare på försenade flygningar kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, om de, till följd av sådana flygningar, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget.¹⁹

49. Med beaktande av samtliga dessa omständigheter anser jag att artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att passagerare på försenade flygningar kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, om de, till följd av en försenad flygning, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget.

50. Det saknas således anledning att besvara den andra av de frågor som ställts av High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court).

2. Huruvida artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 är förenliga med Montrealkonventionen, med proportionalitetsprincipen och med rättssäkerhetsprincipen

51. Amtsgericht Köln vill i huvudsak få klarhet i hur rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 ska tillämpas tillsammans med artiklarna 19 och 29 i Montrealkonventionen. Enligt de sistnämnda bestämmelserna är nämligen kompensation för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare inte ersättningsgilla om de avser icke-kompensatoriska skadeposter.

52. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), vill, för det fall domstolen finner att passagerare på försenade flygningar kan göra anspråk på kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, i huvudsak få klarhet i huruvida denna bestämmelse är helt eller delvis ogiltig på grund av att den är oförenlig med Montrealkonventionen samt att den innebär åsidosättande av proportionalitetsprincipen och rättssäkerhetsprincipen.

53. Beträffande frågan huruvida kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 är förenlig med artiklarna 19 och 29 i Montrealkonventionen, har domstolen slagit fast att förseningar vid lufttransporter i allmänhet kan ge upphov till två typer av skador. För det första kan en försening orsaka skador som är i stort sett identiska för alla passagerare och som kan ersättas genom standardiserad och omedelbar assistans eller service. För det andra kan passagerarna individuellt åsamkas skada beroende på skälet för deras resa. Omfattningen av sådana skador kan endast bedömas i varje enskilt fall och ersättning kan därför endast ges individuellt och i efterhand.²⁰

54. Montrealkonventionen syftar till att reglera villkoren för kompensation för denna andra typ av skador.²¹ Eftersom sådan assistans och service till passagerare vid kraftig försening som avses i artikel 6 i förordning nr 261/2004 utgör standardiserad och omedelbar ersättning, ingår dessa åtgärder inte bland de åtgärder som regleras av konventionen.²²

18 — Domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 57.

19 — Domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 61.

20 — Domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkt 43. Se även domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 51.

21 — Domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkt 44.

22 — Domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkt 46.

55. På samma sätt som assistans och service, utgör kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 en standardiserad och omedelbar åtgärd som syftar till att gottgöra en skada, som för de passagerare vars flygning bland annat är försenad, består i en oåterkallelig tidsspillan.²³ Detta bekräftas av att denna kompensation har en schablonkaraktär och uppgår till belopp som varierar i förhållande till avståndet för den flygning som gjorts eller ska göras och inte i förhållande till den individuella skada som har åsamkats. Detta bekräftas även av att denna kompensation är allmän, eftersom den utan åtskillnad är tillämplig på alla passagerare som uppfyller villkoren för att åtnjuta den.

56. Artikel 7 i förordning nr 261/2004 är därför enligt min uppfattning förenlig med artiklarna 19 och 29 i Montrealkonventionen.

57. Domstolen har tidigare prövat huruvida artikel 7 i förordning nr 261/2004 är förenlig med proportionalitetsprincipen.²⁴ Den fann härvid att de åtgärder som föreskrivs i artiklarna 5 och 6 i förordning nr 261/2004²⁵ i sig omedelbart kan utgöra ersättning för vissa av de skador som drabbar passagerarna vid inställda eller kraftigt försenade flygningar. Dessa åtgärder möjliggör sålunda att denna förordnings syfte att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna uppnås.²⁶

58. Domstolen angav att det är utrett att omfattningen av de åtgärder som gemenskapslagstiftaren har föreskrivit varierar beroende på omfattningen av den skada som passagerarna åsamkas. Skadornas omfattning fastställs antingen med utgångspunkt i förseningens längd och väntetiden till nästkommande flyg, eller med utgångspunkt i hur långt i förväg de berörda informerats om att flygningen ställts in. De kriterier som därigenom fastställts för att bedöma i vilken mån passagerarna ska komma i åtnjutande av dessa åtgärder framstår följaktligen inte alls som oproportionerliga.²⁷

59. Vissa av parterna i målen vid de nationella domstolarna har dessutom anfört att skyldighet att utge kompensation till de passagerare vars flygning är försenad skulle innebära att en godtycklig och orimligt betungande ekonomisk belastning åläggs lufttrafikföretagen. En sådan kompensation är oproportionerlig med beaktande av syftet med förordning nr 261/2004.

60. Enligt sifferuppgifter som Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) har lämnat kommissionen, kan mindre än 1,2 procent av flygningarna omfattas av bestämmelserna om försenade flygningar i förordning nr 261/2004. För övrigt är mindre än 0,5 procent av de försenade flygningarna försenade med tre timmar eller mer, oavsett om förseningen beror på extraordinära omständigheter. Den andel flygningar som är försenade i sådan mån att rätt till den kompensation uppkommer som föreskrivs i artikel 7 i förordning nr 261/2004 uppgår till mindre än 0,15 procent.²⁸

61. Den andel flygningar som är försenade med tre timmar eller mer och i sådan mån att rätt till kompensation uppkommer förefaller således vara begränsad. Verkningarna av den kompensation som ska utges vid flygningar som är försenade med mer än tre timmar förefaller därför inte vara oproportionerliga mot bakgrund av syftet med förordning nr 261/2004, som är att säkerställa ett långtgående skydd för passagerarna.

23 — Se, för ett liknande resonemang, domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*, punkt 52.

24 — Se domen i det ovannämnda målet *IATA och ELFAA*, punkt 81.

25 — Dessa åtgärder utgörs av assistans och service till passagerarna enligt artiklarna 8 och 9 i förordning nr 261/2004, samt kompensation enligt artikel 7 i samma förordning.

26 — Domen i det ovannämnda målet *IATA och ELFAA*, punkt 84.

27 — Domen i det ovannämnda målet *IATA och ELFAA*, punkt 85.

28 — Se kommissionens arbetsdokument som bifogats kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet av den 11 april 2011 om tillämpningen av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar (SEC(2011) 428 slutlig). Detta dokument finns tillgängligt på engelska.

62. Detta gäller så mycket mer som lufttrafikföretagen, såsom domstolen angav i domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*, inte ska vara skyldiga att betala kompensation, om de kan visa att den inställda flygningen eller den kraftiga förseningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, det vill säga omständigheter som ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.²⁹ I artikel 13 i förordning nr 261/2004 föreskrivs att lufttrafikföretagens fullgörande av sina skyldigheter enligt förordningen inte begränsas av deras rätt att begära kompensation från någon som har orsakat förseningen, däribland tredje man.³⁰ Domstolen slog likaledes fast att den kompensation som ska betalas till en passagerare på en försenad flygning som når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts får minskas med 50 procent, i enlighet med artikel 7.2 c i förordning nr 261/2004, om förseningen, för en flygning som inte omfattas av artikel 7.2 a eller b, understiger fyra timmar.³¹ Den ekonomiska belastning som åläggs lufttrafikföretagen vid flygningar som är försenade med tre timmar eller mer kan därför vara lika med noll eller påtagligt reducerad.

63. Med beaktande av vad ovan anförts anser jag därför att artikel 7 i förordning nr 261/2004 är förenlig med proportionalitetsprincipen.

64. Den nationella domstolen i mål C-629/10 vill i huvudsak få klarhet i huruvida domstolens tolkning i domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.* är förenlig med rättssäkerhetsprincipen.

65. Enligt sökandena i det mål som avses i mål C-629/10 medför denna tolkning att rättssäkerhetsprincipen åsidosätts. Denna tolkning strider nämligen mot den klara och entydiga lydelsen i förordning nr 261/2004, mot unionslagstiftarens avsikter och mot domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA.

66. Av de skäl som angetts ovan i punkterna 31–48 i förevarande förslag till avgörande anser jag att den ovannämnda tolkningen inte strider mot rättssäkerhetsprincipen.

67. Mot bakgrund av vad ovan anförts anser jag att artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 är förenliga med Montrealkonventionen, proportionalitetsprincipen och rättssäkerhetsprincipen.

3. Den kommande domens rättsverkningar i tiden

68. Sökandena i det mål som avses i mål C-629/10 har begärt att domstolen ska begränsa rättsverkningarna i tiden av domen i förevarande mål, för det fall den första och den tredje av de frågor som ställts av High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), besvaras jakande respektive nekande. Dessa sökande menar att artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004 inte kan åberopas med avseende på en begäran om kompensation till passagerare vid försenade flygningar, där förseningen inträffat före det att dom avkunnas i förevarande mål, utom beträffande passagerare som hade väckt talan om kompensation senast den dagen.

69. Det ska erinras om att den tolkning som domstolen gör av en unionsrättslig bestämmelse, vid utövandet av den behörighet som den har enligt artikel 267 FEUF, klargör och preciserar innebörden och räckvidden av denna bestämmelse, såsom den ska tolkas och tillämpas eller skulle ha tolkats och tillämpats från och med sitt ikraftträdande. Härav följer att den på detta sätt tolkade bestämmelsen

29 — Se punkt 67 i domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*

30 — Se punkt 68 i domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*

31 — Domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*, punkt 63.

kan och ska tillämpas av den nationella domstolen även på rättsförhållanden som har uppstått och grundats före den dom som meddelas avseende begäran om tolkning, om de omständigheter som gör det möjligt att inför de behöriga domstolarna föra en tvist angående tillämpningen av nämnda bestämmelse i övrigt har uppfyllts.³²

70. Domstolen kan i undantagsfall, med beaktande av de allvarliga störningar som domen skulle kunna medföra när det gäller det förflutna, se sig nödsakad att begränsa möjligheten för alla berörda att åberopa den tolkning som domstolen gett en unionsrättslig bestämmelse i ett förhandsavgörande.³³

71. Rättsverkningarna i tiden av den begärda tolkningen som domstolen gör av en unionsrättslig bestämmelse kan nämligen med nödvändighet endast fastställas vid ett enda tillfälle. I detta hänseende säkerställs, genom principen att en begränsning endast kan tillåtas i den dom varigenom den begärda tolkningen meddelas, att medlemsstaterna och de enskilda behandlas lika i förhållande till unionsrätten, och därigenom uppfylls de krav som följer av rättssäkerhetsprincipen.³⁴

72. I förevarande mål utgörs de unionsrättsliga bestämmelser som ska tolkas av artiklarna 5, 6 och 7 i förordning nr 261/2004. Domstolen har tillfrågats i huvudsak huruvida dessa bestämmelser ska tolkas så, att lufttrafikföretagen är skyldiga att utge kompensation till de passagerare vars flygning är försenad. Domstolen har tidigare prövat denna fråga i domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.*³⁵ och förevarande tolkningsfrågor syftar i realiteten endast till att få klarhet i huruvida domstolen bekräftar tolkningen av dessa bestämmelser i den ovannämnda domen.

73. Det ska konstateras att domstolen, i den ovannämnda domen, inte begränsade rättsverkningarna av denna dom i tiden.

74. Det finns enligt min uppfattning därför inte någon anledning att begränsa rättsverkningarna i tiden av domen i förevarande mål.

75. Eftersom jag föreslår att domstolen ska besvara den första av de frågor som ställts av High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), i mål C-629/10 jakande, är det inte nödvändigt att besvara den femte av de frågor som denna domstol har ställt.

V – Förslag till avgörande

76. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen besvarar de frågor som Amtsgericht Köln och High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), har ställt på följande sätt:

Artiklarna 5, 6 och 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 ska tolkas så, att

- passagerare på försenade flygningar kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, om de, till följd av en försenad flygning, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställdes av lufttrafikföretaget,

32 — Se, bland annat, dom av den 6 mars 2007 i mål C-292/04, *Meilicke m.fl.* (REG 2007, s. I-1835), punkt 34 och där angiven rättspraxis.

33 — Se, bland annat, dom av den 29 juli 2010 i mål C-577/08, *Brouwer* (REU 2010, s. I-7489), punkt 33. Se även domen i målet *Meilicke m.fl.* (ovan fotnot 32), punkt 35.

34 — Se domen i målet *Meilicke m.fl.* (ovan fotnot 32), punkt 37.

35 — Se ovan punkt 69.

- dessa bestämmelser är förenliga med konventionen om vissa enhetliga regler för internationella luftransporter, som ingicks i Montreal den 9 december 1999, samt med proportionalitetsprincipen och rättssäkerhetsprincipen.