



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
DEAN SPIELMANN
föredraget den 26 februari 2026¹

Mål C-876/24

**I.G.V.
mot
Vueling Airlines SA**

(begäran om förhandsavgörande från Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Fuenlabrada
(Förstainstansdomstolen nr 1 i Fuenlabrada, Spanien))

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport av passagerare och deras bagage – Förordning nr 2027/97 – Artikel 3.1 – Montrealkonventionen – Artikel 33.1 – Förlust av bagage under en flygning – Transport inom en medlemsstat – Behörig domstol – Onlineavtal – Ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits – Ort där passageraren har sin huvudsakliga och stadigvarande bostad – Huvudtjänst eller tilläggstjänst”

Inledning

1. Förevarande begäran om förhandsavgörande avser fastställandet av vilken domstol som är behörig att pröva en tvist om ersättning för skada som uppkommit till följd av förlust av bagage vid lufttransport mellan två flygplatser belägna i samma medlemsstat, när passageraren har ingått transportavtalet från sin bostad, som är belägen i en annan ort i samma medlemsstat, via en oberoende näthandelsplattform.

2. Begäran har framställts av Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Fuenlabrada (Förstainstansdomstolen nr 1 i Fuenlabrada, Spanien) och avser mer specifikt tolkningen av artikel 33.1 i Montrealkonventionen² och artikel 3.1 i förordning (EG) nr 2027/97³. Det är första gången som domstolen har uppmanats att uttala sig om hur uttrycket domstolen i ”den ort ... där det kontor [tillhörande transportören] ligger, genom vilket avtalet slutits”, som förekommer artikel 33.1 i Montrealkonventionen, ska tolkas. Förevarande mål ger även tillfälle att diskutera de utmaningar som ingåendet av onlineavtal om lufttransport innebär för att i juridisk mening fastställa var dessa avtal har ingåtts.

¹ Originalspråk: franska.

² Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, utfärdad i Montreal den 28 maj 1999, undertecknad av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkänd på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38) (nedan kallad Montrealkonventionen).

³ Rådets förordning av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, 1997, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 (EGT L 140, 2002, s. 2).

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

3. Artikel 33 i Montrealkonventionen, med rubriken ”Jurisdiktion”, har följande lydelse:

”1. Talan om ersättning skall väckas inom något av de fördragsslutande staternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten.

2. Talan om ersättning då en passagerare dödats eller skadats får väckas antingen vid någon av de domstolar som nämns i punkt 1 eller inom den fördragsslutande stats territorium där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad, från eller till vilket transportören bedriver lufttransport av passagerare, antingen med eget luftfartyg eller med någon annan transportörs luftfartyg på grundval av ett affärsavtal och där transportören bedriver sin verksamhet för lufttransport av passagerare från lokaler som ägs eller hyrs av transportören själv eller av någon annan transportör med vilken transportören har slutit ett affärsavtal.

3. I punkt 2 avses med

...

b) huvudsaklig och stadigvarande bostad: passagerarens fasta och stadigvarande hemvist vid olyckstillfället. ...”

Unionsrätt

4. I artikel 1 i förordning nr 2027/97 föreskrivs att genom denna förordning ”genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, och i densamma fastställs vissa tilläggsbestämmelser. Genom förordningen utvidgas dessutom tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat”.

5. I artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 föreskrivs att ”[e]tt EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar”.

Det nationella målet, tolkningsfrågorna och förfarandet vid domstolen

6. Den 8 november 2023 ingick I.G.V. ett avtal om lufttransport med Vueling Airlines SA, ett flygbolag med säte i Viladecans (Barcelona, Spanien). Avtalet avsåg en flygning mellan flygplatsen i Madrid (Spanien) och flygplatsen i Barcelona (Spanien). I.G.V. ingick avtalet från sin bostad i Fuenlabrada (Spanien), via en oberoende näthandelsplattform.

7. Som tilläggstjänst till flygningen bokade I.G.V. personligen, på flygplatsen i Madrid, incheckning av bagage. Detta bagage försvann på sträckan Madrid–Barcelona. Förlusten upptäcktes på flygplatsen i Barcelona, från vilken I.G.V. reste vidare med ett anslutningsflyg till flygplatsen i Rom (Italien), utan att ha kunnat hämta ut eller checka in sitt bagage på nytt.

8. I.G.V. väckte därefter talan vid den hänskjutande domstolen, Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Fuenlabrada (Förstainstansdomstolen nr 1 i Fuenlabrada), om ersättning för den skada som uppkommit till följd av förlusten av bagaget under lufttransporten mellan Madrid och Barcelona. I samband med detta lämnade hon in handlingar som styrkte de kostnader som uppkommit för att ersätta innehållet i hennes bagage.

9. Den hänskjutande domstolen konstaterade att I.G.V. inte inkommit med några handlingar eller andra uppgifter om bokningen av anslutningsflyget eller om returresan mellan Rom och Madrid, varför det i princip måste antas att det inte rör sig om en ”internationell transport” i den mening som avses i artikel 1 i Montrealkonventionen. Den hänskjutande domstolen vill därför få klarhet i huruvida den är behörig att pröva den talan som har anhängiggjorts vid den.

10. Den hänskjutande domstolen har till att börja med påpekat att det följer av EU-domstolens praxis att artikel 33 i Montrealkonventionen bland annat reglerar fördelningen av den lokala behörigheten mellan domstolarna i respektive fördragsslutande stat.⁴ För det fall det ska anses att denna bestämmelse inte är tillämplig på lufttransport inom en medlemsstat, är den hänskjutande domstolen, som är domstolen på I.G.V:s bostadsort, emellertid behörig att pröva det mål som anhängiggjorts vid den enligt de bestämmelser som föreskrivs i civilprocesslagen⁵, enligt vilka I.G.V., i egenskap av konsument, kan välja att väcka talan vid den domstol där hon har hemvist.

11. Såvitt den regel som anges i artikel 33 i Montrealkonventionen är tillämplig vill den hänskjutande domstolen vidare få klarhet i huruvida den med stöd av artikel 33.1 i konventionen kan anses vara behörig domstol i egenskap av domstolen i ”den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits”.

12. Den hänskjutande domstolen har i detta avseende framhållit de olika tolkningar som vissa domstolar har gjort av uttrycket ”den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits”. En kanadensisk domstol har således uteslutit att begreppet kontor, i den mening som avses i denna bestämmelse, kan tolkas så, att det avser den dator som används för att köpa biljetter.⁶ Vissa spanska domstolar och Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen, Italien) har däremot ansett att detta uttryck kan omfatta den huvudsakliga och stadigvarande bostad från vilken en passagerare köper en biljett.⁷ Enligt den hänskjutande domstolen utesluter inte tolkningsreglerna i fördragen denna vida tolkning av artikel 33.1 i Montrealkonventionen.

⁴ Den hänskjutande domstolen hänvisar till domen av den 7 november 2019, Guaitoli m.fl. (C-213/18, nedan kallad domen i målet Guaitoli, EU:C:2019:927, punkt 55).

⁵ Artikel 52.3 i Ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil (civilprocesslagen) (BOE nr 7, av den 8 januari 2000, s. 575).

⁶ Se dom nr 500-32-700113-162 av den 19 mars 2018, Charbonneau mot Scoot Pte Ltd (Scoot Airlines), Court of Quebec (Domstolen i Quebec, Kanada) (2018 QCCQ 1645).

⁷ Den hänskjutande domstolen har hänvisat till beslut nr 2132/2020 av den 6 november 2020 från den fjärde avdelningen vid Audiencia Provincial de Bizkaia (Provinsdomstolen i Biscaya, Spanien) (ES:APBI:2020:1742A), och till dom nr 286/2019 av den 11 november 2019 från Juzgado Mercantil n° 4 de Barcelona (Handelsdomstolen nr 4 i Barcelona, Spanien) (ES:JMB:2019:10412), samtidigt som den har preciserat att domstolarna i de flesta av sina avgöranden ofta har slagit fast att spanska domstolar saknar internationell behörighet vid internationella transporter som utförs av icke-spanska flygbolag. Den hänskjutande domstolen har även hänvisat till beslut nr 18257 av den 8 juli 2019 från Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen), i utökad sammansättning, och till beslut nr 3561 av den 13 februari 2020 från samma domstol.

13. Den hänskjutande domstolen vill slutligen få klarhet i huruvida uttrycket ”där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits” i artikel 33.1 i Montrealkonventionen ska förstås så, att det avser det driftställe där huvudavtalet eller den huvudsakliga lufttransporttjänsten har ingåtts, eller om det ska göras åtskillnad mellan denna tjänst och den tilläggstjänst i form av bagagetransport som personligen ingicks på Madrids flygplats, särskilt när skadan, såsom i förevarande fall, specifikt avser den sistnämnda tjänsten.

14. Den hänskjutande domstolen har tillagt att den beroende på EU-domstolens svar kan bli tvungen att förklara sig sakna behörighet att pröva det nationella målet och i stället hänskjuta målet till domstolarna i provinsen Barcelona.

15. Mot denna bakgrund har Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Fuenlabrada (Förstainstansdomstolen i Fuenlabrada) beslutat att vilandeförklara målet och begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen avseende följande frågor:

- ”1) Ska artikel 3.1 i [förordning nr 2027/97] tolkas på så sätt att ett [EU]-lufttrafikföretags ansvar för transport av passagerare och deras bagage omfattas av artikel 33 i Montrealkonventionen, även för transport inom en medlemsstat i unionen?
- 2) Kan artikel 33.1 i Montrealkonventionen tolkas på så sätt att den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits kan vara den ort där passageraren hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad om avtalet ingicks via internet?
- 3) Ska artikel 33.1 i Montrealkonventionen tolkas på så sätt att den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, avser den ort där avtalet om huvudtjänsten lufttransport har slutits och inte den ort där avtalet om den tilläggstjänst som transportörens ansvar grundar sig på har slutits, om den sistnämnda orten är en annan?”

16. Skriftliga yttranden har inkommit från Europeiska kommissionen, den spanska regeringen och Vueling Airlines. I enlighet med artikel 101 i domstolens rättegångsregler skickade EU-domstolen en begäran om klarlägganden till den hänskjutande domstolen, som besvarade begäran genom en skrivelse av den 4 november 2025. Kommissionen, den spanska regeringen och Vueling Airlines yttrade sig muntligen vid den förhandling som hölls den 19 november 2025.

Bedömning

17. I artikel 33.1 i Montrealkonventionen, som rent innehållsmässigt i stora drag återger artikel 28.1 i Warszawakonventionen,⁸ fastställs vilka domstolar i de fördragsslutande staterna som är behöriga att pröva en talan som en flygpassagerare har väckt mot ett lufttrafikföretag. Denna bestämmelse ger käranden ett val mellan fyra forum vid vilka de kan välja att väcka en talan om ersättning, nämligen i) domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, ii) domstolen där transportörens huvudkontor ligger, iii) domstolen där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits och iv) domstolen på destinationsorten. Till skillnad från Warszawakonventionen läggs det i artikel 33.2 i Montrealkonventionen till att då en passagerare

⁸ Artikel 28.1 i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen) har följande lydelse: ”Talan om ersättning skall väckas inom något av de höga fördragsslutande parternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten”.

dödat eller skadats får talan om ersättning även väckas inom den fördragsslutande stats territorium där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad, under förutsättning att transportören även hade ett kommersiellt samband med denna ort.

18. Förevarande mål rör framför allt tolkningen av det tredje forum som anges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen och uttrycket ”den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits”. Eftersom Montrealkonventionen utgör en integrerad del av unionens rättsordning är EU-domstolen behörig att meddela förhandsavgöranden angående tolkningen av konventionen.⁹

19. Den hänskjutande domstolen vill särskilt få klarhet i huruvida det tredje forumet kan anses inbegripa passagerarens huvudsakliga och stadigvarande bostad, när avtalet om lufttransport har ingåtts via internet (den andra frågan), och om det är nödvändigt att fastställa huruvida det föreligger en huvudtjänst som avgör var behörig domstolen är belägen (den tredje frågan). Innan min bedömning av dessa frågor kommer jag att undersöka huruvida artikel 33 i Montrealkonventionen är tillämplig i förevarande fall, eftersom den flygning vid vilken bagaget förlorades ägde rum i en enda medlemsstat i unionen (den första frågan).

Den första frågan

20. Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 ska tolkas så, att fastställandet av vilka domstolar som är lokalt behöriga att pröva en skadeståndstalan mot ett EU-lufttrafikföretag omfattas av artikel 33 i Montrealkonventionen, även för transport inom en medlemsstat i unionen.

21. Jag erinrar om att enligt fast rättspraxis ska vid tolkningen av en unionsbestämmelse inte bara lydelsen beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i.¹⁰

22. Av lydelsen av artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 framgår att ”[e]tt EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av *alla* de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar”.¹¹

23. I artikel 1 i förordning nr 2027/97 anges emellertid att genom denna förordning genomförs ”*de relevanta bestämmelserna* i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage”.¹² Även om det tilläggs att ”[g]enom förordningen utvidgas dessutom tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat”, anges det i denna förordning emellertid inte vad som avses med sådana ”relevanta bestämmelser” och hänvisas det inte uttryckligen till artikel 33 i Montrealkonventionen, i vilken det fastställs vilka domstolar som är behöriga att pröva en talan om ersättning mot ett

⁹ Se dom av den 30 april 1974, Haegeman (181/73, EU:C:1974:41, punkt 5), dom av den 30 september 1987, Demirel (12/86, EU:C:1987:400, punkt 7), och dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 30 och där angiven rättspraxis).

¹⁰ Se dom av den 3 september 2020, NIKI Luftfahrt (C-530/19, EU:C:2020:635, punkt 23 och där angiven rättspraxis).

¹¹ Min kursivering.

¹² Min kursivering.

lufttrafikföretag.¹³ I skälen i samma förordning framhåll dessutom mer specifikt behovet av att harmonisera ”gränsen för och arten av ansvar” för nationella och internationella transporter, utan att det sägs något om domstolars behörighet.¹⁴

24. Det går således att fråga sig vad som avses med ”relevanta bestämmelser” i Montrealkonventionen i artikel 1 i förordning nr 2027/97, och närmare bestämt huruvida denna förordning inte innebär en utvidgning av tillämpningsområdet för de behörighetsregler som avses i artikel 33 i den konventionen, utan enbart av de materiella bestämmelserna.¹⁵

25. Enligt generaladvokat Szpunar kan hänvisningen i artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 anses avse samtliga bestämmelser i kapitel III i Montrealkonventionen om lufttrafikföretags skadeståndsansvar, inbegripet bestämmelserna om domstols behörighet i artikel 33 i denna konvention. Denna ståndpunkt grundar sig på övervägandet att förordning nr 2027/97 syftar till att säkerställa att lufttrafikföretags skadeståndsansvar regleras av ett enhetligt regelverk, såväl på internationella som nationella transporter inom unionen. Ett sådant ändamål talar för en vid tolkning av hänvisningen i artikel 3.1 i förordningen. Behörighetsreglerna utgör en del av den globala lösning som föreskrivs i Montrealkonventionen som syftar till att förhindra konflikter i fråga om domsagor och lagar och att inrätta en förutsebar ansvarsordning för att skydda passagerare och möjliggöra för lufttrafikföretag att förbättra verktygen för riskhantering. Generaladvokat Szpunar erinrade även om att den omständigheten att de ekonomiska förhållandena på den inre marknaden griper djupt in i varandra innebär att en tvist, även om den anknyter till en olycka som uppkommit under en nationell flygning, med lätthet kan få en gränsöverskridande dimension. Nämnda övervägande motiverar tillämpningen av enhetliga behörighetsregler med avseende på skadeståndsansvar vid nationella och internationella flygningar inom unionen.¹⁶

26. Enligt min mening bekräftas generaladvokat Szpunars bedömning av det sammanhang i vilket bestämmelserna i förordning nr 2027/97 ingår och av de mål som eftersträvas med dessa bestämmelser.

27. Jag erinrar i detta avseende om att förordning nr 2027/97, som ursprungligen antogs för att införliva Warszawakonventionen i gemenskapens rättsordning och höja de gränser för lufttrafikföretagens skadeståndsansvar som fastställdes i denna konvention,¹⁷ har omarbetats för att anpassa förordningen till bestämmelserna i Montrealkonventionen.¹⁸

28. Det framgår visserligen inte av förarbetena till förordning nr 2027/97 att unionslagstiftaren uttryckligen har undersökt tillämpningen av behörighetsregeln i artikel 33 i Montrealkonventionen på lufttransporter inom en enda medlemsstat.

¹³ Även om EU-domstolen redan haft tillfälle att påpeka att artikel 1 i förordning nr 2027/97 har gjort Montrealkonventionen tillämplig på lufttransporter inom en och samma medlemsstat (se dom av den 26 februari 2015, Wucher Helicopter och Euro-Aviation Versicherung, C-6/14, EU:C:2015:122, punkt 34, och dom av den 9 september 2015, Prüller-Frey, C-240/14, EU:C:2015:567, punkt 28), rörde dessa mål fastställandet av ställningen som ”passagerare” respektive ”lufttrafikföretag”, i den mening som avses i Montrealkonventionen och nämnda förordning, och inte valet av behörig domstol.

¹⁴ I skäl 4 i förordning nr 2027/97, i dess ursprungliga lydelse (och i dess ändrade lydelse), anges att ”... [å]tskillnaden 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”.

¹⁵ Denna fråga ställdes bland annat av generaladvokat Szpunar i hans förslag till avgörande i målet Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:325, punkt 55). Domstolen har inte uttalat sig *in fine* i denna fråga.

¹⁶ Se förslag till avgörande av generaladvokat Szpunar i målet Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:325, punkterna 57–61).

¹⁷ Se skälen 1, 3, 7 och 15 i förordning nr 2027/97, i dess ursprungliga version.

¹⁸ Se skäl 6 i förordning nr 889/2002.

29. Jag påpekar emellertid att vissa överväganden avseende fastställandet av vilka domstolar som är behöriga låg till grund för antagandet av förordning nr 2027/97, i dess ursprungliga lydelse. I artikel 7 i kommissionens förslag till förordning föreskrivs nämligen att "[e]rsättningsberättigade vid olyckor där EG-lufttrafikföretag är inblandade kan, *utöver vad som anges i artikel 28 i Warszawakonventionen*, väcka talan om skadestånd vid domstolar i den medlemsstat där passageraren har sitt hemvist eller sin stadigvarande bostad".¹⁹ Denna artikel 7 ströks emellertid, eftersom den skulle ge upphov till "mycket komplicerade rättsliga och materiella frågor", på grund av "möjligheten att väcka skadeståndstalan inför domstol i den medlemsstat där passageraren har sin hemvist eller stadigvarande bostad" och som "måste lösas innan talan avgörs".²⁰

30. Enligt min mening framgår det av strykningen av artikel 7 i kommissionens förslag till förordning att unionslagstiftaren vid antagandet av förordning nr 2027/97, i dess ursprungliga lydelse, ville hänvisa till artikel 28.1 i Warszawakonventionen för att fastställa vilka domstolar som är behöriga att pröva skadeståndsanspråk som framställts med stöd av nämnda förordning och inte ville erbjuda en möjlighet att välja någon ytterligare eller separat domstol.

31. Jag konstaterar vidare att det i skäl 4 i förordning nr 2027/97, både i dess ursprungliga och ändrade lydelse, anges att "[å]tskillnaden mellan nationell och internationell trafik har avskaffats på den inre luftfartsmarknaden". På samma sätt anges följande i skäl 8 i förordning nr 889/2002: "På den interna luftfartsmarknaden görs inte längre någon skillnad mellan nationell och internationell transport, och det är därför lämpligt att såväl omfattningen som nivån av skadeståndsansvaret är detsamma för både internationella och nationella transporter inom gemenskapen". I motiveringen till förslaget till förordning nr 889/2002 angav kommissionen dessutom att förordning nr 2027/97, i dess ursprungliga lydelse, är bindande för "alla EG-lufttrafikföretag, oavsett flygning, [och att] reglerna [är] tillämpliga på passagerartransporter inrikes, inom Europa och internationellt". Ändringarna av förordning nr 2027/97 syftade nämligen till att "[a]npassa bestämmelserna om skadeståndsansvar, ansvarsbefrielse och ersättning i händelse av dödsfall eller kroppsskada till motsvarande bestämmelser i Montrealkonventionen *så att bestämmelserna för EG-lufttrafikföretag blir enhetliga. Detta skall ske oavsett om flygningen är internationell eller görs inom gemenskapen eller inom ett land*".²¹

32. Härav följer att såväl de materiella bestämmelserna som förfarandereglererna i Montrealkonventionen är tillämpliga på lufttransporter inom en enda medlemsstat,²² eftersom unionens luftfartspolitik syftar till att harmonisera vissa områden av lufttrafikföretagens ansvar och till att tillämpa en sammanhängande uppsättning rättigheter för passagerare, för att i unionsrätten återspegla det mål om enhetlighet som eftersträvas med denna konvention.

¹⁹ Förslag till rådets förordning (EG) om lufttrafikföretagens ersättningsansvar vid olyckor av den 20 december 1995 (COM(95) 724 final) (EGT C 104, 1996, s. 18). Min kursivering.

²⁰ Se gemensam ståndpunkt (EG) nr 16/97 antagen av rådet den 24 februari 1997 inför antagandet av rådets förordning (EG) nr .../97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor (EGT C 123, 1997, s. 89).

²¹ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 2027/97/EG om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor (KOM(2000) 340 slutlig) (EGT C 337, 2000, s. 68), särskilt punkterna 13 och 14 ii. Min kursivering. Se, även, Deleuze, N., "Introduction", i *La responsabilité du transport aérien de la Communauté: (droit positif et droit prospectif)*, Atelier national de reproduction des thèses, Lille, 2001, s. 27.

²² Denna utvidgning gäller emellertid endast lufttransport av passagerare och bagage, eftersom detta är tillämpningsområdet för förordning nr 2027/97, både i dess ursprungliga och ändrade lydelse. Se Cachard, O., Ben Hamida, W. och Dalmau, R., "Chapitre 3 – Le transport international aérien de marchandises", i *Droit des affaires internationales: commerce international et investissement*, Librairie générale de droit et de jurisprudence-Lextenso, Paris, 2024, fjärde upplagan, s. 468, nr 867.

33. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen ska besvara den första tolkningsfrågan på så sätt att artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 ska tolkas så, att fastställandet av vilka domstolar som är lokalt behöriga att pröva en talan om ersättning som väckts mot ett EU-lufttrafikföretag omfattas av artikel 33 i Montrealkonventionen, även för transport inom en medlemsstat i unionen.

Den andra frågan

34. Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 33.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att "den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits" kan vara den ort där passageraren hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad om avtalet ingicks via internet.

35. Till att börja med erinrar jag om det följer av fast rättspraxis att enligt allmän internationell rätt – som unionen är bunden av och såsom denna kodifierats genom artikel 31 i Wienkonventionen om traktaträtten av den 23 maj 1969 (*United Nations Treaty Series*, volym 1155, s. 331)²³ (nedan kallad Wienkonventionen) – ska bestämmelserna i en internationell traktat, såsom Montrealkonventionen, tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte. I artikel 32 i Wienkonvention föreskrivs dessutom möjligheten att använda supplementära tolkningsmedel, bland annat traktatens förarbeten och omständigheterna vid dess tillkomst.²⁴

36. Eftersom EU-domstolen endast är en av många domstolar i världen som har behörighet att tolka Montrealkonventionen, och eftersom en enhetlig tillämpning av denna konvention i alla fördragsslutande stater är ett eftersträvarsvärt mål, är det dessutom lämpligt att EU-domstolen vederbörligen beaktar och ger erforderlig tyngd åt de avgöranden som meddelats av domstolarna i dessa fördragsslutande stater, utan att den för den skull blint ska följa dessa.²⁵

37. Enligt EU-domstolen fastställer artikel 33.1 i Montrealkonventionen, om domstols behörighet, inte bara vilken stat som är rättsligt behörig att pröva ett mål, utan även vilken av de domstolar som har sitt säte inom detta territorium som kan förklara sig vara lokalt behörig (*ratione loci*) med stöd av precisa anknytningskriterier. Domstolen har således funnit att artikel 33.1 i Montrealkonventionen, genom sin ordalydelse, inte endast ska anses reglera fördelningen av domstolsbehörigheten mellan konventionsstaterna, utan även fördelningen av den lokala behörigheten mellan domstolarna i respektive stat.²⁶

²³ Se dom av den 9 juli 2020, Vueling Airlines (C-86/19, EU:C:2020:538, punkt 27 och där angiven rättspraxis).

²⁴ Se dom av den 16 oktober 2025, Iberia Líneas Aéreas de España och IATA España (Begreppet bagage) (C-218/24, EU:C:2025:794, punkt 27).

²⁵ Se förslag till avgörande från generaladvokaten Emiliou i målet Austrian Airlines (Första hjälpen ombord på ett luftfartyg) (C-510/21, EU:C:2023:19, punkterna 38 och 39).

²⁶ Se domen i målet Guaitoli (punkterna 50–55). Det är intressant att notera att de amerikanska domstolarna har gjort en annan tolkning av artikel 33.1 i Montrealkonventionen. De anser att denna bestämmelse, liksom artikel 28.1 i Warszawakonventionen, som föregick Montrealkonventionen, endast anger den berörda statens behörighet och inte behörigheten för de distrikt eller underavdelningar som kan finnas inom denna stat, varvid fastställandet av vilken domstol som är lokalt behörig därför omfattas av nationell rätt. Se i detta avseende Juglart, M., "Transport soumis au régime de responsabilité", i *Traité de droit aérien*, Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, t. 2, 1992, andra upplagan, s. 439–440, Dettling-Ott, R., "Article 28", i *Warsaw Convention: Commentary* med kommentarer av Giemulla, E., Schmid, R., Müller-Rostin, W. och Ehlers, P. N., Kluwer Law International, Haag, kapitel 3, suppl. 15 (januari 2002), s. 4–5, punkterna 6–8, Dettling-Ott, R., "Article 33", i *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Done at Montreal on 28 May 1999 (Montreal Convention of 1999)*, med kommentarer av Giemulla, E., Schmid, R., Dettling-Ott, R. och Müller-Rostin, W., Kluwer Law International, Nederländerna, 2022, s. 537–539, punkterna 20–24.

38. Bland de fyra forum som anges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen har den tredje av dessa, nämligen domstolen i "den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits", gett upphov till många tolkningssvårigheter, särskilt med tanke på att luftfartssektorn har anpassat sig till den snabba ökningen av biljettförsäljning online och med hänsyn till det ökande antal passagerare som endast köper sina flygbiljetter på detta sätt. Jag påpekar i detta avseende att nationell rättspraxis inte innehåller någon enhetlig tolkning av detta uttryck och huruvida det är möjligt att anse att det omfattar domstolen på den ort där passageraren har sin huvudsakliga och stadigvarande bostad.

39. District Court i Kalifornien (Distriktsdomstol, Förenta staterna) ansåg således att en elektronisk biljett normalt utfärdas där den köps och att ett avtal "ingås", i den mening som avses i artikel 28 i Warszawakonventionen, på den plats där den sista handling som är väsentlig för parternas gemensamma vilja utfördes, det vill säga "den ort där mottagaren" uttrycker eller visar sitt samtycke. Ett utländskt flygbolag som har ett partnerskap med ett amerikanskt lufttrafikföretag kan därför anses ha ett driftsställe i Förenta staterna genom vilket det kan ingå avtal och stämmas i Kalifornien när passageraren har accepterat erbjudandet och genomfört slutbetalningen, antingen i sin bostad i Kalifornien via internet eller på Los Angeles flygplats.²⁷

40. Som den hänskjutande domstolen har påpekat anser Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen) också att när biljetter köps på elektronisk väg ska den plats där avtalet ingåtts fastställas oberoende av var det berörda lufttrafikföretagets kontor, dotterbolag eller filialer är fysiskt belägna. Nämnda domstol har således slagit fast att italienska domstolar är behöriga vid direktköp via internet av biljetter för internationell lufttransport, eftersom köparnas hemvist är den plats där de fick kännedom om att det förslag som hade lämnats hade accepterats, genom det elektroniska översändandet av bokningen och betalningen av vederlaget.²⁸

41. I Quebec (Kanada) har en domstol däremot redan avvisat argumentet att den ort "där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits" kan vara den ort där den personator på vilken flygbiljetterna köptes finns.²⁹

42. Även de franska domstolarna anser att domstolen på den ort där passageraren har hemvist inte är lokalt behörig att pröva en skadeståndstalan som väckts med stöd av Montrealkonventionen, inbegripet när flygbiljetten har köpts direkt på ett franskt flygbolags webbplats eller via en resebyrå som uteslutande är verksam på internet.³⁰

²⁷ Se dom av den 7 juli 2005, *Polanski mot KLM Royal Dutch Airlines*, United States District Court (Distriktsdomstol, Förenta staterna), S.D. California (378 F. Supp. 2d 1222), Tillery, R., "Airline Liability – The Warsaw Convention – United States District Court of the Southern District of California Holds That the Passenger May Bring Suit in the United States because It Is KLM's Place of Business through Which the Contract Was Made: *Polanski v. KLM Royal Dutch Airlines*", *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 71, nr 1, 2006, s. 70–71.

²⁸ Se beslut nr 18257 av den 8 juli 2019, och beslut nr 3561 av den 13 februari 2020, från Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen). Dessutom anser vissa spanska domstolar, vilket den hänskjutande domstolen med rätta har påpekat, att den ort där avtalet ingicks "är den webbplats på vilken resenärerna från sin bostad, sin arbetsplats eller någon annan allmän plats med trådlös uppkoppling har bokat sin resa", vilket innebär att en passagerare kan väcka talan mot ett lufttrafikföretag vid domstolen på den ort där passageraren har hemvist (se beslut nr 2132/2020 av den 6 november 2020 från fjärde avdelningen vid Audiencia Provincial de Bizkaia (Provinsdomstolen i Biscaya) (ES:APBI:2020:1742A). Se, även, dom nr 286/2019 av den 11 november 2019 från Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Handelsdomstolen nr 4 i Barcelona) (ES:JMB:2019:10412)).

²⁹ Se domen i målet *Charbonneau mot Scoot Pte Ltd* (Scoot Airlines), CMS Law-Now, "Aviation: e-ticketing jurisdiction under the Montreal Convention 1999", Skottland, Förenade kungariket, 2018, tillgänglig på följande webbadress: <https://cms-lawnow.com/en/ealerts/2018/06/aviation-e-ticketing-jurisdiction-under-the-montreal-convention-1999>.

³⁰ Se dom nr 09-17.372 av den 23 juni 2011, Cour de cassation, chambre civile 1 (Högsta domstolen, Frankrike, avdelningen för civilrättsliga mål, första civilrättsliga avdelningen), ej publicerad, dom nr 18/05005 av den 7 mars 2019, Cour d'appel de Toulouse (Appellationsdomstolen i Toulouse, Frankrike), dom nr 12/01346 av den 24 september 2012, Cour d'appel de Bordeaux (Appellationsdomstolen i Bordeaux, Frankrike), och dom nr 15/04926 av den 8 april 2016, Cour d'appel de Poitiers (Appellationsdomstolen i Poitiers, Frankrike).

43. I Luxemburg förklarar sig fredsdomaren dessutom systematiskt sakna lokal behörighet att pröva en talan om ersättning för sakskada som väckts med stöd av Montrealkonventionen när flygbolaget har sitt säte i en annan stat, talan avser en flygning med slutdestination i en annan stat, och ”det av de ingivna handlingarna i fråga inte framgår att [lufttrafikföretaget] har ett driftsställe i Luxemburg genom vilket lufttransportavtalet ingicks”, även om flygbiljetten köptes online.³¹

44. Jag konstaterar således att det för närvarande inte finns någon etablerad tolkning av uttrycket ”den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits” i de stater som är parter i Montrealkonventionen.

45. Jag påpekar emellertid att det av förarbetena till Montrealkonventionen framgår att det vid flera tillfällen har diskuterats att lägga till en ”femte jurisdiktion” till de fyra forum som anges i artikel 28 i Warszawakonventionen, i form av domstolen i den ort där passageraren har sin huvudsakliga och stadigvarande bostad. Tillägget av detta ytterligare forum har varit föremål för stora kontroverser och invändningar från många delegationer, och det är tack vare Förenta staternas enträgenhet som passagerarna har fått möjlighet väcka talan mot transportören i sitt hemland,³² dock med förbehåll för vissa villkor.

46. Enligt dessa villkor är domstolen i ”den fördragsslutande stats territorium där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad”, såsom anges i artikel 33.2 i Montrealkonventionen, endast tillämpligt forum om skadeståndsyrkandet grundar sig på att passageraren har dött eller skadats. Genom detta forum behålls dessutom en anknytning till lufttrafikföretagen. Det krävs nämligen att lufttrafikföretaget ”bedriver lufttransport” till eller från den fördragsslutande stat där passageraren har sin huvudsakliga och stadigvarande bostad ”antingen med eget luftfartyg eller med någon annan transportörs luftfartyg på grundval av ett affärsavtal” och där ”bedriver sin verksamhet för lufttransport av passagerare från lokaler som ägs eller hyrs av transportören själv eller av någon annan transportör med vilken transportören har slutit ett affärsavtal”.³³

47. Som kommissionen med rätta påpekade vid förhandlingen kände de fördragsslutande staterna vid tidpunkten för förhandlingarna inför antagandet av Montrealkonventionen till att det bokades flygbiljetter via internet.³⁴

³¹ Se beslut nr 2830/2024 av den 24 september 2024, RPL 336/23, beslut nr 774/2025 av den 26 februari 2025, RPL 285/24, och beslut nr 775/2025 av den 26 februari 2025, RPL 309/24, Juge de paix (Fredsdomstolen i Luxemburg).

³² Se International Civil Aviation Organization, *International Conference on Air Law (Convention for the Unification of Certain rules for International Carriage by Air)*, Montreal – Kanada, 10–28 maj 1999, vol. I, Minutes, vol. II, Documents och vol. III, Preparatory Materials (Doc 9775-DC/2), Deiró, G., ”Jurisdiction and Conflicts of Laws in Contracts of International Carriage by Air”, *Air & Space Law*, vol. 37, n° 4 och 5, 2012, s. 346, Huggler, H., ”Still Far From Home – How Personal Jurisdiction Doctrine Undercuts The Montreal Convention’s ‘Fifth Jurisdiction’ For ‘Wandering Americans’”, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 89, nr 2, 2024, s. 251–295, Derache, C., ”Forum Shopping in Air Law: Analysis of the Situation in France from a Defence Lawyer’s Perspective”, *Air & Space Law*, vol. 45, nr 6, 2020, s. 616–617.

³³ I artikel XII i protokollet om ändring av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 och ändrad genom det protokoll som upprättades i Haag den 28 september 1955, undertecknat i Guatemala den 8 mars 1971, angavs som jämförelse en ”femte jurisdiktion” för att väcka talan om ersättning, inte bara på grund av passagerares dödsfall, kroppsskada eller försening, utan även på grund av att bagage förstörts, förlorats, skadats eller försenats. Detta protokoll har aldrig trätt i kraft.

³⁴ Amerikas förenta stater framhöll att införandet av ett ”femte behörigt forum” eller en ”femte jurisdiktion” skulle underlätta fastställandet av behöriga domstolar, som blivit mer komplicerat på grund av bland annat ”elektronisk biljettförsäljning, bokning via internet etcetera”. Se International Civil Aviation organization, *International Conference on Air Law (Convention for the Unification of Certain rules for International Carriage by Air)*, Montreal – Kanada, 10–28 maj 1999, vol. II, Documents (Doc 9775-DC/2), s. 102.

48. Mot bakgrund av de invändningar som många delegationer framfört mot tillägget av en ”femte jurisdiktion” och mot att dess räckvidd begränsats till talan om ersättning för kroppsskador som passagerare lidit, förutsatt att lufttrafikföretaget dessutom bedriver sin trafik och sin verksamhet, direkt eller via ett handelsavtal med en annan transportör, i det berörda landet, ankommer det enligt min mening inte på mig att utvidga räckvidden för detta forum till att omfatta andra skadeståndsanspråk än sådana som uttryckligen avses i artikel 33.2 i Montrealkonventionen.³⁵

49. Om det ”virtuella rummet” antas motsvarar ”det geografiska rum”³⁶ där varje passagerare har sin huvudsakliga och stadigvarande bostad skulle detta dessutom leda till att enbart tillgången till en försäljningsplattform online skulle vara skäl nog att betrakta domstolarna på den ort där varje passagerare har sin huvudsakliga och stadigvarande bostad som behöriga. Ett sådant resultat strider enligt min mening mot de mål om förutsebarhet och rättssäkerhet vid utpekandet av lokalt behöriga domstolar som eftersträvas i artikel 33 i Montrealkonventionen.³⁷

50. Det ska tilläggas att även om en sådan tolkning inte är den som ger mest skydd åt passagerarna, är lufttransporträtten en särskild rättighet, eftersom passagerarna traditionellt anses tillhöra en särskild kategori av konsumenter.³⁸ I analogi med 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 295/91³⁹ har domstolen exempelvis preciserat att passagerare som väcker talan om kompensation mot ett lufttrafikföretag med stöd av denna förordning kan väcka talan antingen vid domstolarna för den ort där detta lufttrafikföretag har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet eller vid domstolarna för den ort där tjänsterna har eller skulle ha utförts, det vill säga avreseorten eller

³⁵ Denna åtskillnad får i princip till följd att om en passagerare väcker en talan ersättning för kroppsskada vid domstolarna i den konventionsstat där han eller hon vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad, kan han eller hon eventuellt behöva väcka en separat talan om ersättning för skada på eller förlust av bagage vid en annan domstol. Se Tang, Z. S., ”Aviation Jurisdiction and Protection of Passengers”, *European Journal of Consumer Law – Revue européenne de droit de la consommation*, nr 2, 2011, s. 341.

³⁶ De uttryck som användes av generaladvokat Campos Sánchez-Bordona i hans förslag till avgörande i målet *Stichting Right to Consumer Justice och Stichting App Stores Claims* (C-34/24, EU:C:2025:212, punkt 60).

³⁷ Jag påpekar vidare att United States Court of Appeals For The District of Columbia Circuit (Appellationsdomstolen i District of Columbia, Förenta staterna), när den uttalade sig om artikel 33.2 i Montrealkonventionen i ett mål om kroppsskada som en passagerare lidit, i huvudsak ansåg att enbart den omständigheten att ett flygbolags webbplats är tillgänglig i ett distrikt inte gör det möjligt att dra slutsatsen att nämnda bolag liknar ett nationellt företag som bedriver verksamhet i det aktuella området (se dom nr 19-7034 av den 19 januari 2021, *Erwin-Simpson mot AirAsia Berhad*, United States Court of Appeals For The District of Columbia Circuit (Appellationsdomstolen i District of Columbia, Förenta staterna), tillgänglig på följande webbadress: <https://cases.justia.com/federal/appellate-courts/cadc/19-7034/19-7034-2021-01-19.pdf?ts=1611072048>. Se, även, promemorian av den 22 mars 2019 från domaren Christopher R. Cooper i det mål som avgjordes genom domen i målet *Erwin-Simpson mot AirAsia Berhad*, D.C. Circuit (375 F. Supp. 3d 8, D.C. Cir. 2019), tillgänglig på följande webbadress: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/district-of-columbia/dcdce/1:2018cv00083/192721/1/>, i vilken denne angav att uppfattningen att en webbplats som är tillgänglig för amerikaner räcker för att fastställa en domstols materiella behörighet innebär en alltför stor utvidgning av den femte jurisdiktionen. Samma resonemang kan även appliceras på det tredje forum som anges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen).

³⁸ Enligt unionsrätten leder tillämpningen av behörighetsreglerna i princip till att konsumenterna kan väcka talan vid domstolen på den ort där de har hemvist. Detta framgår av artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EUT L 351, 2012, s. 1) (nedan kallad Bryssel Ia-förordningen), enligt vilken ”[k]onsumenten får väcka talan mot den andra avtalsparten antingen vid domstolarna i den medlemsstat där denne har hemvist eller, oberoende av var den andra parten har hemvist, vid domstolen för den ort där konsumenten har hemvist” (tidigare artikel 16.1 i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EGT L 12, 2001, s. 1) (nedan kallad Bryssel I-förordningen)). Enligt artikel 17.3 i Bryssel Ia-förordningen (tidigare artikel 15.3 i Bryssel I-förordningen), ska denna bestämmelse, som återfinns i avsnitt 4 om ”[b]ehörighet vid konsumenttvister” inte tillämpas på transportavtal utom när det gäller avtal om en kombination av resa och inkvartering för ett pris där allt är inkluderat”. Se, bland annat, Cachard, O., ”Le transport international aérien de passager”, *Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye*, t. 373, 2014, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2015, s. 98, punkt 139.

³⁹ EUT L 46, 2004, s. 1.

ankomstorten.⁴⁰ Passagerarens hemvist eller huvudsakliga och stadigvarande bostad utgör således inte heller ett anknytningskriterium som gör det möjligt att fastställa vilken domstol som är behörig i sådana fall.

51. Flygpassagerare bör därför vara medvetna om att de inte kan åberopa artikel 33.1 i Montrealkonventionen för att väcka talan vid domstolarna på den ort där de har sin huvudsakliga och stadigvarande bostad, såvida inte den ort där de har sin huvudsakliga och stadigvarande bostad sammanfaller med flygbolagets hemvist, säte eller flygningens bestämmelseort.

52. Den omständigheten att flygbiljetten införskaffades via en oberoende försäljningsplattform online och inte direkt på flygbolagets webbplats förändrar inte denna tolkning av artikel 33.1 i Montrealkonventionen.

53. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen ska besvara den andra tolkningsfrågan på så sätt att artikel 33.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att ”den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits” inte omfattar passagerarens huvudsakliga och stadigvarande bostad om avtalet ingicks via internet.

Den tredje frågan

54. Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida artikel 33.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att den ort där det kontor ligger, genom vilket ”avtalet” slutits, avser den ort där avtalet om huvudtjänsten lufttransport har slutits och inte den ort där avtalet om den tilläggstjänst som transportörens ansvar grundar sig på har slutits, om den sistnämnda orten är en annan.

55. Jag erinrar om att det framgår av ordalydelsen i artikel 33.1 i Montrealkonventionen att käranden kan välja att väcka talan mot det berörda lufttrafikföretaget inom något av de fördragsslutande staternas territorium, bland annat vid domstolen i den ort där transportören har ett driftsställe ”genom vilket avtalet slutits”. Denna bestämmelses lydelse tyder på att begreppet avtal mer allmänt hänvisar till ”lufttransportavtal”. Sådana avtal kan avse internationella transporter av såväl passagerare som bagage eller gods, i enlighet med konventionens tillämpningsområde.

56. I denna artikel preciseras däremot inte huruvida det vid lufttransport av passagerare med incheckat bagage ska göras åtskillnad mellan avtalet om transport av passagerare och avtalet om transport av bagaget när den ort där dessa avtal ingicks inte sammanfaller eller om incheckningen av bagaget, såsom kommissionen har hävdad, systematiskt ska betraktas som en tilläggstjänst till avtalet om passagerartransport. Några sådana preciseringar framgår dessutom inte i någon annan bestämmelse i Montrealkonventionen eller av förarbetena.

⁴⁰ Domstolen har angett att de bestämmelser om internationell behörighet som är tillämpliga på en talan som väckts med stöd av förordning nr 261/2004 ska prövas mot bakgrund av Bryssel Ia-förordningen (tidigare Bryssel I-förordningen), vilket innebär att behörig domstol ska fastställas på grundval av den allmänna behörighetsregeln i artikel 4 i Bryssel Ia-förordningen (tidigare artikel 2 i Bryssel I-förordningen), enligt vilken domstolarna i den medlemsstat där svaranden har hemvist är behöriga, och den särskilda behörighetsregeln som grundar sig på uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser, vilken återfinns i artikel 7.1 b. Bryssel Ia-förordningen (tidigare artikel 5.1 b i Bryssel I-förordningen) (se dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punkterna 28–32 och 41–43), och dom av den 10 mars 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punkt 46), Clavel, S., ”Le passager aérien est-il un consommateur comme les autres? Réflexions inspirées par le droit à l'accès effectif à un tribunal”, dans *Études à la mémoire de Philippe Neau-Leduc: le juriste dans la cité*, Librairie générale de droit et de jurisprudence-Lextenso, Issy-les-Moulineaux, 2018, s. 235, samt Tang, Z. S., ”Aviation Jurisdiction and Protection of Passenger”, a.a., s. 349).

57. Oavsett om transport av bagage anses vara en tilläggstjänst till avtalet om lufttransport av passagerare⁴¹ eller ett separat avtal, skiljt från avtalet om passagerartransport,⁴² anser jag att artikel 33.1 i Montrealkonventionen ska tolkas på samma sätt.

58. Vid lufttransport av passagerare⁴³ sker nämligen transporten av bagage alltid accessoriskt till transporten av den aktuella passageraren, vilket är en förutsättning för bagagetransporten.⁴⁴ Det saknar betydelse huruvida denna tjänst betraktas som en ”tilläggstjänst” till ett avtal om lufttransport av passagerare eller om den kan kvalificeras som ett accessoriskt ”avtal” till huvudavtalet om lufttransport av passagerare. Huvudtjänsten ska ha företräde⁴⁵, vilket innebär att den domstol vid vilken talan har väckts vid fastställandet av sin behörighet ska utgå från principen att bisaken följer huvudsaken.⁴⁶

59. Det tredje forum vid vilket en kärande enligt artikel 33.1 i Montrealkonventionen kan väcka skadeståndstalan mot ett lufttrafikföretag är således domstolen i den ort där transportören har ett driftsställe genom vilket huvudavtalet har ingåtts eller där huvudtjänsten har utförts.

60. Enligt min mening är denna tolkning förenlig med Montrealkonventionens syfte. Det framgår således av ingressen till denna konvention att de fördragsslutande staterna inte bara avsåg att ”skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter”, utan även att det ”för att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen” är nödvändigt att ”ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för [denna transport]”.⁴⁷

61. Den tolkning enligt vilken uttrycket ”det kontor, genom vilket avtalet slutits” i artikel 33.1 i Montrealkonventionen avser det driftsställe genom vilket huvudavtalet har ingåtts eller där huvudtjänsten har utförts, kan bidra till sammanvägningen av konsumenternas och lufttrafikföretagens intressen genom att den säkerställer större förutsebarhet och ökad rättssäkerhet. En sådan tolkning förhindrar nämligen att passagerare som beställer transport av sitt bagage när de kommer till flygplatsen, efter det att ett avtal om lufttransport av passagerare har ingåtts på en annan ort, ges ett annat val av domstol vid en talan om ersättning för skadat bagage, jämfört med de passagerare som samtidigt har köpt de tjänster som avser transporten av passageraren och transporten av dennes bagage.

⁴¹ Enligt generaladvokat Bot omfattar utförandet av ett lufttrafikavtal många tjänster, bland annat incheckning, ombordstigning och mottagande av passagerare ombord på flygplanet, befordran av passagerarna och deras bagage på ett säkert sätt från avreseorten till ankomstorten, omhändertagande av passagerarna under flygningen, avstigning och utlämning av bagage (se förslag till avgörande av generaladvokaten Bot i målet Vueling Airlines, C-487/12, EU:C:2014:27, punkt 46).

⁴² I förevarande fall framgår det av handlingarna i målet och av lydelsen av den tredje tolkningsfrågan att det avtal om incheckning av bagage som ingåtts på Madrids flygplats är accessoriskt till huvudavtalet om passagerartransport. Detsamma gäller i Frankrike (se artikel L6421-1 i code de transport (transportlagen): ”Ett avtal om passagerartransport ska fastställas genom utfärdande av en individuell eller kollektiv biljett. Avtalet om transport av bagage ska styrkas genom utfärdandet av ett bagagekvitto för varje incheckat bagage”).

⁴³ I förevarande fall uppkommer inte frågan om vilken domstol som är behörig att pröva en talan om ersättning som enbart riktas mot en transportör av bagage, utan medföljande passagerare.

⁴⁴ Om en passagerare faktiskt inte stiger ombord på ett flygplan plockas dennes incheckade bagage i princip bort före flygningen.

⁴⁵ Jag preciserar att när en tvist mot ett lufttrafikföretag innehåller flera anspråk som grundar sig på olika rättsliga instrument, såsom dels förordning nr 261/2004, dels Montrealkonventionen, behöver den domstol vid vilken talan väckts fastställa vilken av flera aktuella förpliktelser som är huvudförpliktelsen för att kunna fastställa sin behörighet. Jag erinrar nämligen om att EU-domstolen redan har slagit fast att de rättigheter som grundas på förordning nr 261/2004 respektive Montrealkonventionen hör till olika regelverk (se, för ett liknande resonemang, domen i målet Guaitoli (punkterna 34–36)).

⁴⁶ Se, för ett liknande resonemang och analogt, dom av den 14 juli 2016, Granarolo (C-196/15, EU:C:2016:559, punkt 33 och där angiven rättspraxis), dom av den 8 mars 2018, Saey Home & Garden (C-64/17, EU:C:2018:173, punkt 36), och dom av den 28 november 2024, VariusSystems (C-526/23, EU:C:2024:985, punkt 20).

⁴⁷ Se tredje och femte styckena i ingressen till Montrealkonventionen.

62. Jag föreslår därför att domstolen ska besvara den tredje tolkningsfrågan på så sätt att artikel 33.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att den ort där det kontor ligger, genom vilket "avtalet" slutits, avser den ort där avtalet om huvudtjänsten lufttransport har slutits och inte den ort där avtalet om den tilläggstjänst som transportörens ansvar grundar sig på har slutits, om den sistnämnda orten är en annan.

63. Jag skulle kunna avsluta min bedömning här, eftersom jag har föreslagit precisa svar på de tre tolkningsfrågor som ställts till domstolen.

64. Den hänskjutande domstolen har emellertid vid flera gånger angett att om EU-domstolens svar innebär att den hänskjutande domstolen inte är behörig i egenskap av domstol på den ort där passageraren har sin huvudsakliga och stadigvarande hemvist, är den tvungen att hänvisa talan till domstolarna i provinsen Barcelona, vilka motsvarar de tre andra forum som anges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen, det vill säga domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, domstolen i den ort där transportörens huvudkontor ligger och domstolen på destinationsorten. Eftersom jag anser att uttrycket "den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits" inte kan förstås så, att det avser passagerarens huvudsakliga och stadigvarande bostad, anser jag att en fördjupad analys av hur detta uttryck kan tolkas kan vara ett lämpligt sätt att komplettera de svar som lämnats till den hänskjutande domstolen, särskilt när transportavtalet har ingåtts online.

Tolkningen av uttrycket "den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits"

65. När Warszawakonventionen antogs år 1929 köptes nästan alla biljetter personligen av kunden på flygbolagets kontor. Även om passagerarna i vissa fall även kunde köpa biljetter i en biljettlucka tillhörande ett annat flygbolag eller från en utomstående resebyrå, som inte utförde själva transporten, med vilken det flygbolag som utförde transporten hade ingått ett partnerskap, var de kontor där biljetterna köptes eller hämtades ut systematiskt knutna till en precis geografisk plats.

66. Användningen av datorer och tillgången till internet utvecklades under andra hälften av 1900-talet, vilket gjorde det möjligt för flygbolagen att redan i slutet av nämnda århundrade erbjuda bokning av flygbiljetter via internet. Även om Montrealkonventionens upphovsmän kände till denna möjlighet kunde de inte ha förutsett i vilken utsträckning den tekniska utvecklingen skulle påverka framväxten av biljettförsäljning på internet. I artikel 33.1 i Montrealkonventionen behövs därför samma ordalydelse som i artikel 28.1 i Warszawakonventionen.

67. Köp av biljetter online innebär emellertid att man måste ompröva de traditionella metoderna för att fastställa behörig domstol utifrån platsen var avtalet ingicks. I de flesta transaktioner som rör elektroniska biljetter befinner sig flygbolaget och passageraren inte inom samma jurisdiktion eller inte ens i samma land. Det fysiska avståndet mellan parterna och den omständigheten att avtalet ingås genom en annan handling än en traditionell underskrift ger således upphov till frågan om hur man exakta ska gå till väga för att fastställa "den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits", i den mening som avses i Montrealkonventionen.

68. I bokstavlig mening är ordalydelsen i artikel 33.1 i Montrealkonventionen i stort sett identisk med ordalydelsen i artikel 28.1 i Warszawakonventionen. Även om Warszawakonventionen endast var giltig på franska⁴⁸ är Montrealkonventionen däremot giltig på franska, engelska, arabiska, kinesiska, spanska och ryska.⁴⁹ Vid första anblicken kan man emellertid fråga sig om det eventuellt finns en skillnad mellan ordalydelsen i den franska språkversionen och den engelska och den spanska språkversionen vad gäller det tredje forum som anges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen.⁵⁰

69. Medan det i den franska språkversionen hänvisas till "*lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu*" (den ort där [transportören] har ett driftsställe, genom vilket avtalet slutits), anges det i den engelska versionen att det rör sig om den ort "*where it has a place of business through which the contract has been made*" (där denne har en affärsverksamhet, genom vilket avtalet slutits) och hänvisas det i den spanska språkversionen till den ort "*en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato*" (där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits).⁵¹

70. Visserligen leder flerspråkighet och den språkliga mångfald som följer därav i allmänhet till att en viss komponent kan benämnas eller betecknas på olika sätt i olika språkversioner, utan att detta systematiskt återspeglar en skillnad i betydelse.⁵²

71. Jag påpekar emellertid, vilket jag redan nämnde i punkt 38 i förevarande förslag till avgörande, att det tredje forum som anges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen inte tolkas enhetligt av de olika nationella domstolar som har tillämpat denna behörighetsregel, inbegripet vad som avses med det franska uttrycket "*possède un établissement*" (har ett driftsställe) och dess motsvarighet i de olika språkversionerna.

72. Begreppet "*possède un établissement*" (har ett driftsställe) har således medfört att vissa franska domstolar har gjort en restriktiv tolkning av detta forum och uteslutit driftsställen tillhörande ett från flygbolaget fristående biljettombud som har till uppgift att sälja biljetter.⁵³ Andra domstolar anser tvärtom att detta uttryck, eller åtminstone dess motsvarigheter i andra språk, omfattar ett stort antal platser och inte bara den filial eller materiella infrastruktur som

⁴⁸ Artikel 36 i Warszawakonventionen: "Denna konvention är upprättad i ett enda original på franska ...". Detsamma gällde Parisfördraget av den 18 april 1951 om upprättandet av Europeiska kol- och stålgemenskapen. Se Pescatore, P., "Sur les dérives linguistiques de l'Union européenne et quelques moyens de s'en sortir", *Études de droit communautaire européen 1962–2007: avec une liste bibliographique*, Bruylant, Bryssel, 2008, s. 997.

⁴⁹ Se slutbestämmelserna i Montrealkonventionen: "Som skedde i Montreal den 28 maj 1999 på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska språket, vilka texter alla har lika giltighet. ...".

⁵⁰ Mina reflektioner begränsas till den spanska, den franska och den engelska språkversionen, eftersom jag inte förstår eventuella subtiliteter i den arabiska, den kinesiska och den ryska språkversionen.

⁵¹ Min kursivering.

⁵² Se Papaux, A. och Samson, R., "1969 Vienna Convention – Article 33. Interpretation of treaties authenticated in two or more languages", *The Vienna Conventions on the Law of Treaties: A Commentary*, redigerad av Corten, O. och Klein, P. (red.), Oxford University Press, 2011, s. 868. Se även, analogt, förslag till avgörande av generaladvokaten Tanchev i målet Tesco Stores ČR (C-881/19, EU:C:2021:830, punkt 44).

⁵³ Se Dettling-Ott, R., "Article 33", a.a., s. 542, som återger domen av den 2 mars 1962, Herfroy mot Artop och la Cie Companhia de Seguros Imperio, cour d'appel de Paris (Appellationsdomstolen i Paris, Frankrike), *R.F.D.A.*, 1962, s. 177, och domen i målet Orchestre Symphonique de Vienne mot TWA, tribunal de grande instance de la Seine (France), *R.F.D.A.*, 1972, s. 202. Se även dom nr 14/00969 av den 1 juli 2014, cour d'appel de Paris (Appellationsdomstolen i Paris).

tillhör det flygbolag genom vilket biljetterna säljs, utan även de platser där en fristående agent säljer biljetter och bedriver verksamhet för flygbolagets räkning. Det gäller bland annat amerikanska⁵⁴, italienska⁵⁵ och norska domstolar.⁵⁶

73. Jag frågar mig vad Montrealkonventionens upphovsmän hade för avsikt i detta avseende. Ville man under förhandlingarna försäkra sig om att de uttryck som valts för de engelska och spanska språkversionerna så exakt som möjligt skulle motsvara det franska uttryck som redan fanns i Warszawakonventionen, eller har meningsskiljaktigheter påverkat ordvalet i de andra språkversionerna?⁵⁷

74. Förarbetena till Montrealkonventionen ger inte ett entydigt svar på denna fråga. Även om det kan konstateras att det tredje forum som anges i artikel 33.1 i den engelska språkversionen av Montrealkonventionen ändrades under förhandlingarnas gång – genom att uttrycket ”has an *establishment* by which the contract has been made”, som förekom i vissa förslag, ersattes med ”has a *place of business* through which the contract has been made” – framgår skälen till denna ändring inte klart av förarbetena.⁵⁸ Diskussionerna kring innebörden av det engelska begreppet *establishment* avsåg dessutom specifikt användningen av detta begrepp i de olika förslagen till den bestämmelse som skulle komma att bli artikel 33.2 i Montrealkonventionen. Även om dessa diskussioner tyder på att begreppet *establishment* har en snävare betydelse än begreppet *place of*

⁵⁴ Se dom av den 18 december 1956, Berner mot United Airlines, Appellate Division of the Supreme Court of New York, First Department (Avdelningen för överklaganden vid Högsta domstolen i New York, första avdelningen, Förenta staterna) (3 A.D.2d 9–157 N.Y.S.2d 884), tillgänglig på följande webbadress: <https://www.casemine.com/judgement/us/59149ed4add7b04934660a24/amp>, och dom av den 13 maj 1966, Eck mot United Arab Airlines, Inc., United States Court of Appeals, Second Circuit (Förenta staternas appellationsdomstol för det andra domstolsdistriktet) (360 F.2d 804), tillgänglig på följande webbadress: <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/360/804/390725/> (nedan kallad domen i målet Eck mot United Arab Airlines, Inc.), Juglart, M., ”Transport soumis au régime de responsabilité”, a.a., s. 443, Dettling-Ott, R., ”Article 28”, ”Le transport international aérien de passager”, a.a., s. 8. Se, även, Cachard, O., a.a., s. 95–96, nr 134, som påpekar att denna tolkning har stadfäst i rättspraxis, bland annat i tysk, schweizisk och amerikansk rättspraxis.

⁵⁵ Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen) anser att den omständigheten att en resebyrå är behörig att utfärda en biljett för ett flygbolags räkning gör det möjligt att, grundat på ett gemensamt antagande, anse att ”denna resebyrå har fått tillåtelse av transportören att utfärda biljetter och att den således företräder ett av transportörens egna biljettkontor”, och med stöd av ett särskilt bilateralt avtal, kan kvalificeras som en förmedlare av, ett ombud för eller en underleverantör av lufttrafikföretagets tjänster. För att lufttrafikföretaget ska kunna hävda att det har ett kontor genom vilket avtalet slutits, i den mening som avses i artikel 33 i Montrealkonventionen, ”är det nödvändigt att transportören har en egen organisation i Italien (exempelvis ett biljettkontor) eller en enhet som genom avtal är nära knuten till transportören (exempelvis en förmedlare eller ett ombud), genom vilken transportören distribuerar flygbiljetter” (fri översättning) (se beslut nr 24632, av den 5 november 2020, Corte suprema di cassazione, sez. VI, civ (Högsta domstolen, avdelningen för civilrättsliga mål VI) (Rv. 659913–02, punkterna 6.3.2. och 6.3.3), tillgänglig på följande webbadress: <https://www.fog.it/giurisprud/ca-20-24632.pdf>, Dominelli, S., ”The Italian Supreme Court on Competence and Jurisdiction in Flight Cancellation Claims”, 12 november 2020, publicerad på webbplatsen Conflict of Laws.net – Views and News in Private International Law, tillgänglig på följande webbadress: <https://conflictoflaws.net/2020/the-italian-supreme-court-on-competence-and-jurisdiction-in-flight-cancellation-claims/>).

⁵⁶ Se Fuglevåg, I., ”An important Court decision regarding transportation of seafood by air from Norway – Article 33 of the Montreal Convention”, 3 maj 2024, publicerad på webbplatsen Simonsen Vogt Wiig, tillgänglig på följande webbadress: <https://svw.no/en/insights/an-important-court-decision-regarding-transportation-of-seafood-by-air-from-norway>. Av denna artikel framgår att de norska domstolarna tillämpar samma praxis som de italienska domstolarna och självantavviker från de franska domstolarnas praxis.

⁵⁷ Se, analogt, vad gäller fördraget om Europeiska ekonomiska gemenskapen, Lipstein, K., ”Some Practical Comparative Law: The Interpretation of Multi-Lingual Treaties With Special Regard to the EEC Treaties”, *Tulane Law Review*, vol. 48, nr 4, 1973 och 1974, s. 907–915.

⁵⁸ Uttrycket *establishment* förekom närmare bestämt i den översättning som Förenade kungariket föreslog, medan uttrycket *place of business* föreslogs av Förenta staterna. Se International Civil Aviation Organization, *International Conference on Air Law (Convention for the Unification of Certain rules for International Carriage by Air)*, Montreal – Kanada, 10–28 maj 1999, vol. III, Preparatory Materials (Doc 9775-DC/2), Attachment D, s. 337.

*business*⁵⁹ är det inte möjligt att utifrån förarbetena avgöra om det slutliga valet av termer i punkt 1 har föranletts av sådana överväganden, och inte eller vad förhållandet var mellan begreppet *place of business* och begreppet *établissement* i den franska språkversionen.

75. Vad gäller tolkningen av ett internationellt fördrag erinrade jag redan i punkt 35 ovan om att det i artikel 31.1 i Wienkonventionen föreskrivs att en traktat ska tolkas "ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte". I artikel 33.3 denna konvention, som avser tolkning av traktater som bestyrkts på två eller flera språk, anges dessutom att "[t]raktatens uttryck förutsätts ha samma mening i olika giltiga texter". Enligt artikel 33.4 i samma konvention ska dessutom, när en jämförelse av bestyrkta texter uppenbarar en skillnad som inte bortfaller vid tillämpning av andra tolkningsregler, den mening antas som "med beaktande av traktatens ändamål och syfte bäst sammanjämkar texterna".⁶⁰

76. Formuleringarna i artikel 28.1 i Warszawakonventionen, vars innehåll återges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen, motsvarade onekligen de dåvarande försäljningsmetoderna, såsom dessa beskrivs i punkt 65 i förevarande förslag till avgörande. Tre av de fyra föreslagna forumen avser en ort till vilken transportören har en nära anknytning, nämligen den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits. I ett avtal om internationell lufttransport är det inte särskilt sannolikt att transportörens hemvist eller huvudkontor ligger i det land där passageraren bokar biljetten. Vad gäller det fjärde forumet, som avser destinationsorten, förefaller det vara allmänt vedertaget att denna vid en tur- och returflygning sammanfaller med avgångsorten,⁶¹ men att detta inte gäller vid en enkelresa.

⁵⁹ Se International Civil Aviation Organization, *International Conference on Air Law (Convention for the Unification of Certain rules for International Carriage by Air)*, Montreal – Kanada, 10–28 maj 1999, vol. III, Preparatory Materials (Doc 9775-DC/2). Under förhandlingarna om att lägga till en femte jurisdiktion för väckande av talan om ersättning för kroppsskada på passagerare föreslogs inledningsvis flera olika uttryck. Det rörde sig om att låta passageraren välja "*in which the carrier [has a commercial presence] [has an establishment] [operates a service]*" (C-WP/10470 Attachment, A-12, s. 42) eller "*in which the carrier has an establishment*" (min kursivering). En punkt 3, som syftade till att definiera begreppet establishment, föreslogs också: "*For the purposes of paragraph 2 of this Article, 'establishment' means premises leased or owned by the carrier concerned from which, [through its own managerial and administrative employees,] it conducts its business of carriage by air*" (min kursivering) (C-WP/10613 Attachment, A-13, s. 99, samt Attachment D, D-13, s. 219). I vissa diskussioner lyfte man fram den strikta innebörd som definitionen av begreppet establishment fick i nämnda punkt 2 och problematiken med att begränsa definitionen till denna punkt, trots att samma begrepp även förekom i punkt 1. Det har även hänvisats till den vidare innebörd som detta begrepp har getts av Amerikas förenta stater (se Attachment E, Discussion material, s. 319, samt Report of the fourth meeting of the secretariat study group on the modernization of the "Warsaw System" (Montreal, 26–27 januari 1998), s. 326, punkterna 4.16 och 4.17, och s. 328, punkt 4.28). Begreppet establishment i punkt 2 ersattes därefter av uttrycket *place of business*, för att senare bli den nuvarande formuleringen, och punkt 3, som syftade till att definiera begreppet establishment, ströks (min kursivering) ("Article 27 – Jurisdiction", Attachment C, s. 336).

⁶⁰ För mer information om tolkningen av internationella fördrag, se Prieto Ramos, F. och Pacho Aljanati, L., "Comparative Interpretation of Multilingual Law in International Courts: Patterns and Implications for Translation", *Institutional Translation for International Governance: Enhancing Quality in Multilingual Legal Communication*, Bloomsbury, London, 2018, s. 181–201, Villiger, M. E., "Section 3. Interpretation of Treaties", i *Commentary on the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2009, s. 415–462, Pacho Aljanati, L., "Multilingual EU Law: A New Way of Thinking", *European Journal of Legal Studies*, specialutgåva, höst 2018, s. 5–46, Daillier, P. och Pellet, A., *Droit international public* (Nguyen Quoc Dinh), Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2002, sjunde upplagan, s. 253–266, nr 162–170, Verhoeven, J., *Droit International Public*, Larcier, Bryssel, 2000, s. 421–423. Den sistnämnda författaren har för övrigt preciserat att "[d]et viktiga är inte den 'exakthet' som tolkningen är avsedd att säkerställa. Tolkningen grundar sig uteslutande på det rationella rättfärdigande som den ger den konkreta innebörd som fördraget ges i den särskilda situation i vilken dess räckvidd har ifrågasatts" (s. 422). Se även Europadomstolen, 10 december 2007, Stoll mot Schweiz [GC] (CE:ECHR:2007:1210JUD006969801).

⁶¹ Se förslag till avgörande av generaladvokaten Saugmandsgaard Øe i målet Guaitoli m.fl. (C-213/18, EU:C:2019:524, fotnot 38), Dettling-Ott, R., "Article 33", a.a., s. 546, Bernigaud, S. m.fl., *Droit du transport de passagers. Droits français et de l'Union européenne*, Larcier, Collection Paradigme, Bryssel, 2016, s. 251, Letacq, F., "Fasc. 460: Transport aérien. – Sources du droit applicable. – Titre de transport. – Responsabilité. Action en réparation", *JurisClasseur Civil Code: Art. 1240–1245–17*, 11 april 2019, punkterna 167 och 168. Den sistnämnda författaren har angett att inte alla domstolar tillämpar denna praxis, eftersom vissa tycks ta hänsyn till destinationen för varje enskild flygning.

77. Under dessa omständigheter har det hävdats att det tredje forum som fastställdes i artikel 28.1 i Warszawakonventionen, det vill säga domstolen i "den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits", gjorde det möjligt för passagerare att dra nytta av ett fördelaktigare val av domstol, eftersom de kunde välja en domstol som var belägen i den fördragsslutande stat där biljetten hade köpts, förutsatt att bolaget bedrev kommersiell verksamhet där.⁶² För mig ter sig en sådan tolkning av avsikten med Warszawakonventionen, som syftar till att åtminstone göra det möjligt att väcka talan vid domstolarna i det land där biljetten köptes när transportören har en kommersiell närvaro där, övertygande. Jag anser dessutom att Montrealkonventionens upphovsmän har bibehållit denna avsikt.

78. Medan Warszawakonventionen antogs för att främja utvecklingen av den framväxande lufttransportbranschen,⁶³ påpekar jag att ett enligt ingressen till Montrealkonventionen är ett av denna konventions syften uttryckligen att skydda "konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen," *bland annat* i händelse av en olycka, genom en ordning med strikt skadeståndsansvar för lufttrafikföretagen. Genom Montrealkonventionen upphörde således den mycket förmånliga ansvarsordning som lufttrafikföretagen omfattades av enligt Warszawakonventionen. Som jag påpekade i punkt 60 i förevarande förslag till avgörande, syftade Montrealkonventionen även till att uppnå en "rättvis sammanvägning" av passagerarnas och transportörernas intressen. Som framgår av skäl 7 i förordning nr 889/2002 har Montrealkonventionen stärkt skyddet för passagerare och deras anhöriga och kan denna konvention inte tolkas så, att den försvagar dessa personers skydd i förhållande till den tidigare lagstiftningen.⁶⁴

79. I en globaliserad värld där flygbolagens marknad har utvecklats, där passagerare erbjuds ett till synes oändligt val av reseerbjudanden från en mängd utländska bolag och där den allra största delen av köpen av flygbiljetter sker via internet, hur ska uttrycket "den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits" tolkas om transportavtalet ingicks online?

80. Som framgår av punkterna 45–53 i förevarande förslag till avgörande, och även om jag är medveten om att denna uppfattning strider mot viss rättspraxis, bland annat rättspraxis från italienska och spanska domstolar, anser jag att vid köp av en flygbiljett online kan "den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits" inte tolkas så, att det avser *den ort där passageraren har sitt hemvist eller huvudsakliga och stadigvarande bostad*.

81. Även om lufttransportavtalet anses ha ingåtts när passageraren bekräftar sin avsikt att betala för flygbiljetten på flygbolagets, en resebyrås eller en oberoende försäljningsplattformens webbplats, kan *den plats från vilken passageraren gör en sådan bokning* enligt min mening inte motsvara den ort där transportören har ett driftsställe genom vilket avtalet slutits. Individens ökade rörlighet runt om i världen och utvecklingen av tillgången till internet leder till att det finns fler platser där en sådan bokning kan göras, vilket ökar antalet tänkbara jurisdiktioner, oavsett passagerarens eller flygbolagets anknytning till dessa. För mig förefaller det emellertid strida mot målet om

⁶² Se domen i målet *Eck mot United Arab Airlines, Inc.*: "Article 28(1)'s third provision ... clearly manifests the framers' intention to permit, at least in some cases, the maintenance of suit in the courts of the country where the ticket was purchased. ... The central purpose of Article 28(1)'s third provision was to make venue always proper in the country where the ticket was purchased – assuming it is a High Contracting Party – if, but only if, the defendant has a place of business there".

⁶³ Se Correia, V., "Section 1. Le dépassement du droit international de l'aviation civile en matière de droits des passagers", i *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, Bruylant, Bryssel, 2014, första upplagan, s. 768.

⁶⁴ Se skäl 7 i förordning nr 889/2002, enligt vilket "[s]kyddet för passagerare och deras anhöriga stärks genom denna förordning och Montrealkonventionen vilka inte kan tolkas så, att de försvagar dessa personers skydd i förhållande till existerande lagstiftning vid datum för denna förordnings antagande". Se, även, förslag till avgörande av generaladvokaten Emiliou i målet *Austrian Airlines* (Första hjälpen ombord på ett luftfartyg (C-510/21, EU:C:2023:19, punkt 46), samt Deleuze, N., "Introduction", a.a., s. 9–11.

sammanvägning av konsumenternas och transportörernas intressen, liksom mot behovet av att säkerställa större förutsägbarhet och rättssäkerhet, att anse att lufttrafikföretagen, enbart genom att skapa en webbplats, måste acceptera risken att talan kan väckas mot dem i hela världen.⁶⁵

82. Den *ort där biljetten utfärdas* kan inte heller motsvara ”den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits”. Samma problematik med flera orter uppstår nämligen när en elektronisk biljett skickas till passagerarens e-brevlåda eller mobiltelefon. Det framgår för övrigt av Montrealkonventionen att utfärdandet av biljetten endast bekräftar avtalsförhållandet mellan parterna.⁶⁶

83. Vid förhandlingen föreslog kommissionen, med vissa förbehåll, att man alternativt skulle kunna ta hänsyn till *den ort där lufttrafikföretagets värddserver finns*, eftersom passageraren kontakter denna server elektroniskt och hans eller hennes uppgifter även registreras på den platsen. Jag påpekar emellertid att Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen) har förkastat detta alternativ med motiveringen att det skulle vara orimligt att ålägga passageraren att fastställa var den berörda servern är placerad. Nämda domstol fann således att passageraren, till skillnad från i en situation där biljetterna köps per telefon eller på plats från flygbolaget, inte känner till var bolagets server befinner sig vid den tidpunkt då han eller hon går in på webbplatsen. Den tillade att en sådan utredning skulle leda till osäkra resultat och vara svår att förena med de mål om förutsebarhet som eftersträvas med behörighetsreglerna.⁶⁷ Jag delar denna bedömning.

84. Går det av detta att dra slutsatsen att ”den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits” inte kan definieras geografiskt vid köp av flygbiljetter på internet, så att passageraren inte har tillgång till det tredje forum som anges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen?

85. Jag är inte övertygad om det.

86. Om så vore fallet skulle nämligen de passagerare som väljer en flygning som genomförs av ett utländskt bolag få sitt val av domstol begränsad till domstolarna på den ort där transportören har sitt hemvist, domstolarna på den ort där transportörens huvudkontor ligger eller domstolarna på destinationsorten, och de skulle befinna sig i en situation där de i händelse av en tvist endast kan väcka talan mot lufttrafikföretaget vid utländska domstolar. Ett sådant system riskerar att i första hand gynna transportörerna, eftersom det är väldigt flexibelt och kraftigt minskar kostnaderna för hanteringen av bokningar och biljetter, samtidigt som det tvingar passagerarna att väcka talan i ett främmande land som de inte har någon kontakt med.⁶⁸

⁶⁵ I domen av den 28 november 2024, VariusSystems (C-526/23, EU:C:2024:985), undersökte domstolen fastställandet av ”uppfyllelseorten”, i den mening som avses i artikel 7.1 b andra strecksatsen i Bryssel Ia-förordningen, av ett avtal om tillhandahållande av programvara som uppfylls online. Efter att ha angett att det ska fastställas i vilken ort huvuddelen av tjänsterna har utförts, fann domstolen att det rör sig om den ort där programvaran når kundföretaget, det vill säga där kundföretaget får tillgång till programvaran och där den används, och att det när nämnda programvara ska användas på olika platser ska preciseras att denna plats är belägen där kunden har sin hemvist. Av de skäl som angetts i punkterna 45–52 och 80 anser jag att ett sådant resonemang inte kan överföras rakt av på försäljning av flygbiljetter online.

⁶⁶ I artikel 3.2 i Warszawakonventionen, vars innehåll återges i artikel 3.5 i Montrealkonventionen, fastställs att avsaknaden av biljett eller färdbevis inte påverkar transportavtalets existens eller giltighet. Härav följer att själva biljetten inte kan anses utgöra ett avtal. Se Tillery, R. ”Airline Liability – The Warsaw Convention – United States District Court of the Southern District of California Holds That the Passenger May Bring Suit in the United States because It Is KLM’s Place of Business through Which the Contract Was Made: *Polanski v. KLM Royal Dutch Airlines*”, a.a., s. 95, Lyck, P. och Dornic, B. A., ”Electronic Ticketing under the Warsaw Convention: The Risk of ‘Going Ticketless’ on International Flights”, *Air & Space Law*, vol. XXII, nr 1, 1997, s. 16.

⁶⁷ Se beslut nr 18257 av den 8 juli 2019 och beslut nr 3561 av den 13 februari 2020, Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen).

⁶⁸ Se Lyck, P. och Dornic, B.A., ”Electronic Ticketing under the Warsaw Convention: The Risk of ‘Going Ticketless’ on International Flights”, a.a., s. 26.

87. Detta skapar enligt min mening just en sådan obalans mellan passagerarna och lufttrafikföretagen som upphovsmännen till Montrealkonventionen avsåg att undvika.

88. Det är således inte lämpligt att begränsa sig till en ren bokstavstolkning av artikel 33.1 i denna konvention, utan snarare att göra en vid tolkning som tar hänsyn till den rådande situationen inom luftfartssektorn och dess förvandling till följd av den tekniska utvecklingen, och som är det lämpligaste sättet att uppnå Montrealkonventionens mål och syfte. Sammanfattningsvis handlar det om att göra en dynamisk tolkning av denna bestämmelse mot bakgrund av de rådande levnads- och reseförhållanden, för att omformulera Europadomstolens klassiska formulering.⁶⁹

89. Det tredje forum som anges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen bygger – mot bakgrund av den avsikt med antagandet av denna bestämmelse som beskrevs i punkt 77 i förevarande förslag till avgörande – enligt min mening på att ett lufttrafikföretag har en permanent och igenkännbar närvaro på en ort där passageraren kan komma i kontakt med det. Mot bakgrund av att fysiska kontor som ägs eller drivs av lufttrafikföretag eller för deras räkning i dag håller på att försvinna och ersättas av köp av papperslösa flygbiljetter, skulle en tolkning av nämnda ort på så sätt att den vid ett avtal som ingåtts online avser *den flygplats där lufttrafikföretaget, direkt eller genom ett affärsavtal med ett annat lufttrafikföretag, checkar in passagerare och deras bagage* kunna svara mot denna avsikt och mot de mål som eftersträvas med Montrealkonventionen.

90. Ett lufttrafikföretag som tillhandahåller transporttjänster till och från länder från en flygplats kommer att installera ett antal företagsdiskar och anställa personal på denna flygplats. Denna personal har dessutom rätt att i flygbolagets namn och för dess räkning erbjuda kompletterande tjänster till lufttransporten av passagerare. Det rör sig således om en affärsverksamhet (*a place of business*), där lufttrafikföretaget bedriver en verksamhet som är nära knuten till försäljningen av flygbiljetter.⁷⁰

91. En sådan tolkning skulle göra det möjligt att undvika att passagerarens rätt att väcka talan i många fall begränsas till domstolar i ett främmande land som passageraren inte har någon kontakt med, såsom jag påpekade i punkt 86 i förevarande förslag till avgörande. Den skulle också uppfylla målet om att skapa en balans mellan möjligheten för enskilda att väcka talan vid nationella domstolar och skyddet av flygbolag mot skyldigheten att försvara sig i länder där de inte har någon kommersiell närvaro. En sådan tolkning har dessutom den fördelen att den är förenlig med målen om förutsebarhet och rättssäkerhet. Det går att hävda att ett lufttrafikföretag som väljer att bedriva sin trafik från en viss flygplats medger att det bedriver sin verksamhet där och måste gå med på att ställas inför domstol på den ort där den aktuella flygplatsen är belägen. Transportören nöjer sig alltså inte med att ha en webbplats som alla har åtkomst till på internet,

⁶⁹ Se, bland annat, Europadomstolen, 28 juli 1999, Selmouni mot France (CE:ECHR:1999:0728JUD002580394, § 101 och där angiven rättspraxis). Även EU-domstolen har gjort en sådan tolkning, genom att slå fast att varje gemenskapsrättslig bestämmelse måste sättas in i sitt sammanhang och tolkas mot bakgrund av gemenskapsrätten som helhet, med hänsyn tagen till gemenskapsrättens syften och dess utvecklingsstadium vid den tidpunkt då den ifrågavarande bestämmelsen ska tillämpas (se dom av den 6 oktober 1982, Cilfit, 283/81, EU:C:1982:335, punkt 20). Att betrakta Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, som undertecknades i Rom den 4 november 1950, som ett "levande instrument", som ska tolkas mot bakgrund av de rådande levnadshållandena, är för övrigt den linje som har valts i festskriften till Christos L. Rozakis, *La Convention européenne des droits de l'homme, un instrument vivant*, redigerad av Spielmann, D., Tsirli, M. och Voyatzis, P. (red.), Bruylant, Bryssel, 2011, bakre omslaget.

⁷⁰ Se Cachard, O., "Le transport international aérien de passage", a.a., s. 95–96, nr 134, som anser att "[e]ftersom begreppet driftsställe är ett ekonomiskt begrepp, föreslås en vid tolkning som omfattar fall där transportören har en varaktig kommersiell närvaro via en agent som har en fysisk infrastruktur med viss varaktighet". Han tillade emellertid till att "[d]et måste dock kontrolleras att transportavtalet i fråga har ingåtts genom detta driftsställe ...".

Jag noterar emellertid att tvistemålsavdelningen vid Cour d'appel de Limoges (Appellationsdomstolen i Limoges, Frankrike), i enlighet med den restriktiva tolkningen av det tredje forum som anges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen, i dom nr 15/00345, av den 11 februari 2016, fann att den omständigheten att lufttrafikföretaget trafikerar en reguljär linje mellan Limoges och Lyon (Frankrike), och gör reklam för sådana flygningar på flygplatsen i Limoges, inte räcker för att lufttrafikföretaget ska anses ha ett driftsställe i Limoges. Jag föreslår att en sådan tolkning ska avvisas.

utan erbjuder konkreta lufttransporttjänster från specifika flygplatser, vilket innebär att företaget avsiktligt riktar sin verksamhet mot den berörda orten. Genom att checka in passagerare på en viss flygplats, antingen själv eller i förekommande fall via ett annat bolag till vilket transportören har lagt ut denna uppgift,⁷¹ kan transportören således förvänta sig att det kan väckas talan mot denne på denna ort.

92. Jag anser dessutom att en sådan tolkning inte är inkonsekvent sett till mitt förslag till svar på den tredje tolkningsfrågan. I annat fall skulle en kärande som, såsom i det nationella målet, har ingått ett avtal online om lufttransport av passagerare till vilket ett tilläggsavtal om bagagetransport har ingåtts på flygplatsen, i närvaro av flygbolagets personal, inte kunna åberopa ”den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits”, trots att tvisten avser förlusten av nämnda bagage.

93. Jag påpekar emellertid att den tolkning som föreslås i punkt 89 i förevarande förslag till avgörande även innebär att uttrycket ”genom vilket avtalet slutits” ska ges en vid innebörd, eftersom köpet av flygbiljetter under sådana omständigheter formellt sett inte har skett vid diskar som drivs i flygbolagets namn och för dess räkning.

94. Även om kommissionen vid förhandlingen nämnde EU-domstolens dom i målet Ryanair,⁷² i vilken domstolen angav att en passagerare inte kan åberopa platsen för ett flygbolags filial för att väcka talan vid domstolarna på den orten, när det inte går att fastställa att avtalet om lufttransport, som ingicks online, ingicks genom denna filial, påpekar jag att det målet avsåg tolkningen av artikel 7.5 i Bryssel Ia-förordningen vid en talan om ersättning för en försenad flygning som väckts med stöd av förordning nr 261/2004. Enligt domstolens fasta praxis är ett av kriterierna för att avgöra huruvida en talan ”avser verksamheten vid en filial”, i den mening som avses i denna bestämmelse i Bryssel Ia-förordningen, emellertid att tvisten ska röra handlingar som avser nämnda filials verksamhet eller förpliktelser som denna har åtagit sig i huvudkontorets namn, när dessa ska uppfyllas i den stat där filialen är etablerad.⁷³

95. Det mål som avgjordes genom domen i målet Ryanair kännetecknas således av andra omständigheter än de omständigheter som är aktuella i förevarande mål, eftersom personalen vid ett flygbolag som har kontor eller diskar på en flygplats är inblandad i rättsförhållandet mellan detta bolag och den berörda passageraren.

96. Om det trots det ovan anförda är nödvändigt att dra slutsatsen att det vid köp av flygbiljetter online inte längre är möjligt att göra en konkret tolkning av det tredje forum som anges i artikel 33.1 i Montrealkonventionen kan man bara önska att de stater som är parter i denna konvention, eller unionslagstiftaren, tar tag i frågan och föreslår en uppdatering av bestämmelserna om domstols behörighet i sådana fall, för att möta de utmaningar som den senaste tekniska utvecklingen utgör.

97. Jag tillägger att en mer allmän reflektion beträffande till vilka domstolar passagerare i unionen kan vända sig skulle vara ännu mer användbar, eftersom bestämmelserna i förordning nr 261/2004 och bestämmelserna i Montrealkonventionen ingår i olika sammanhang⁷⁴ och omfattas av olika

⁷¹ Jag avviker här från de franska domstolarnas tolkning och erinrar om att detta kriterium bland annat tillämpades av Corte suprema di casazione (Högsta domstolen), vilket framgår av fotnot 55 ovan, och av appellationsdomstolen i New York i domen *Eck mot United Arab Airlines, Inc.*

⁷² Dom av den 11 april 2019 (C-464/18, nedan kallad domen i målet Ryanair, EU:C:2019:311).

⁷³ Se domen i målet Ryanair (punkterna 32–36). Domstolen påpekade vidare att de tjänster som filialen i fråga tillhandahöll föreföll röra skattefrågor.

⁷⁴ Se domen av den 22 december 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 32 och där angiven rättspraxis).

regelverk⁷⁵, eftersom en passagerare som nekas ombordstigning eller som drabbas av en kraftig försening till följd av att hans eller hennes bagage försvinner potentiellt skulle bli tvungen att väcka talan mot transportören med stöd av förordning nr 261/2004 respektive Montrealkonventionen vid olika domstolar.⁷⁶ Denna brist på enhetlighet är enligt min mening särskilt beklaglig, eftersom den riskerar att orsaka en hel del förvirring.

Förslag till avgörande

98. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen ska besvara den fråga som ställts av Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Fuenlabrada (Förstainstansdomstolen nr 1 i Fuenlabrada, Spanien) på följande sätt:

- 1) Artikel 3.1 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002,

ska tolkas så,

att fastställandet av vilka domstolar som är lokalt behöriga att pröva en talan om ersättning som väckts mot ett EU-lufttrafikföretag omfattas av artikel 33 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, utfärdad i Montreal den 28 maj 1999, undertecknad av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkänd på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (Montrealkonventionen), även för transport inom en medlemsstat i unionen.

- 2) Artikel 33.1 i Montrealkonventionen,

ska tolkas så,

att ”den ort där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits” inte omfattar passagerarens huvudsakliga och stadigvarande bostad om avtalet ingicks online.

- 3) Artikel 33.1 i Montrealkonventionen,

ska tolkas så,

att den ort där det kontor ligger, genom vilket ”avtalet” slutits, avser den ort där avtalet om huvudtjänsten lufttransport har slutits och inte den ort där avtalet om den tilläggstjänst som transportörens ansvar grundar sig på har slutits, om den sistnämnda orten är en annan.

⁷⁵ Se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 27), och domen i målet Guaitoli (punkterna 34–36).

⁷⁶ Varken Warszawakonventionen eller Montrealkonventionen innehåller någon bestämmelse om behörighet som grundas på uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser, såsom anges i artikel 7.1 b i Bryssel Ia-förordningen (tidigare artikel 5.1 b i Bryssel I-förordningen). Se Cachard, O. ”Le transport international aérien de passager”, a.a., s. 93, nr 127, som anser att detta följer av den omständigheten att ”avtalet antas fullgöras på i tur och ordning avgångsstaten, överflygningsstaterna, det fria havet och destinationsstaten. Precis som det brukar vara på transporträttens område kan det emellertid vara svårt att fastställa var en skada har skett, i synnerhet en skada på bagage”. Jag tillägger att det i princip krävs ett utländskt inslag för att Bryssel I bis-förordningen ska vara tillämplig. Se Quéguiner, J-S., ”Variations sur la condition d’internationalité et l’internationalisation volontaire des contrats internes” i d’Avout, L., m.fl., ”Droit International privé de l’Union européenne (2024)”, *Journal du droit international (Clunet)*, LexisNexis, Paris, oktober 2025, nr 4, krönika nr 9, s. 1491–1502.