

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 13 oktober 2011 *

I mål C-83/10,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra (Spanien) genom beslut av den 1 februari 2010, som inkom till domstolen den 11 februari 2010, i målet

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Rättegångsspråk: spanska.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

mot

Air France SA,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Lenaerts samt domarna J. Malenovský (referent), R. Silva de Lapuerta, E. Juhász och D. Šváby,

generaladvokat: E. Sharpston,
justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Manuel Puga Lueiro, Luis Ángel Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso och Yaiza Pato Rodríguez, genom J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, biträdd av J. González Pérez, abogado,

- Frankrikes regering, genom G. de Bergues och M. Perrot, båda i egenskap av ombud,
- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av M. Russo, avvocato dello Stato,
- Polens regering, genom M. Szpunar, i egenskap av ombud,
- Förenade kungarikets regering, genom S. Hathaway, i egenskap av ombud, biträdd av D. Beard, barrister,
- Europeiska kommissionen, genom L. Lozano Palacios och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 28 juni 2011 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- ¹ Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 2 led 1 och 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, s. 1).

- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan sju passagerare och Air France SA (nedan kallat Air France), avseende ersättning för den skada som passagerarna anser sig ha lidit till följd av stora förseningar och olägenheter orsakade av de tekniska problem som ett av nämnda flygbolags flygplan haft under en flygning som skulle gå mellan Paris (Frankrike) och Vigo (Spanien).

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

- 3 Europeiska gemenskapen deltog i den internationella diplomatkonferens om luftfartsrätt som hölls i Montreal den 10–28 maj 1999, vid vilken konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (nedan kallad Montrealkonventionen) antogs den 28 maj 1999. Montrealkonventionen undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999.
- 4 Den 5 april 2001 antog Europeiska unionens råd beslut 2001/539/EG om Europeiska gemenskapens ingående av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) (EGT L 194, s. 38). Konventionen trädde i kraft med avseende på Europeiska unionen den 28 juni 2004.

- 5 Artikel 19 i Montrealkonventionen har rubriken "Försening" och återfinns i kapitel III i konventionen, som har rubriken "Fraktförarens skadeståndsansvar och ersättnings omfattning". I nämnda artikel anges följande:

"Transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder."

- 6 Artikel 22 i samma kapitel III i Montrealkonventionen har rubriken "Ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods". Den första punkten i denna artikel har följande lydelse:

"För skador på grund av försening enligt artikel 19 vid transport av passagerare är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 4150 särskilda dragningsrätter för varje passagerare."

- 7 Artikel 29 i Montrealkonventionen har rubriken "Grund för ersättningskrav" och har följande lydelse:

"I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention ..."

Unionsrätten

Förordning (EG) nr 2027/97

- 8 I artikel 1 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 (EGT L 140, s. 2) (nedan kallad förordning nr 2027/97), anges följande:

”Genom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen ...”

- 9 I artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 anges följande:

”Ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.”

Förordning nr 261/2004

¹⁰ I skälen 10 och 17 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”(10) Passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning bör ges möjlighet att antingen boka av sin flygning, och få ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor, och bör bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

...

(17) Passagerare vars flygning är försenad med en angiven tid bör bli omhändertagna på lämpligt sätt och ges möjlighet att avbeställa flygningen med ersättning för biljetten eller fortsätta resan under tillfredsställande villkor.”

¹¹ Artikel 1 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Syfte”. I punkt 1 i artikeln anges följande:

”Denna förordning fastställer, i enlighet med de villkor som anges, minimirättigheter för flygpassagerare i följande fall:

a) Nekad ombordstigning mot deras vilja.

b) Inställd flygning.

c) Försenad flygning.”

¹² I artikel 2 led l i förordning nr 261/2004 anges under rubriken "Definitioner" följande:

"I denna förordning avses med:

...

l) *inställd flygning*: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats."

¹³ Artikel 5 i förordning nr 261/2004 har rubriken "Inställd flygning". I punkterna 1–3 i denna artikel anges följande:

"1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och

b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och

- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
 - i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
 - ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
 - iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

2. När passagerarna underrättas om att flygningen ställs in, skall en upplysning lämnas om eventuell alternativ transport.

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

- 14 Artikel 6 i förordning nr 261/2004 har rubriken "Försening". I punkt 1 i artikeln anges följande:

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

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

skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna

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

- 15 Artikel 7 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Rätt till kompensation”. I punkt 1 i artikeln anges följande:

”1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer,

...”

- 16 I artikel 8 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”, anges följande:

”1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

a) – återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,

– en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,

- b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller

- c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

...

3. När flera olika flygplatser svarar för flygtrafiken till och från en stad eller region och det lufttrafikföretag som utför flygningen som alternativ erbjuder en passagerare en flygning till en annan flygplats än den som bokningen avsåg, skall lufttrafikföretaget stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits med passageraren.”

- ¹⁷ Artikel 9 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Rätt till service”. I punkterna 1 och 2 i artikeln anges följande:

”1. I de fall hänvisning görs till denna artikel skall passagerare utan kostnad erbjudas

- a) måltider och förfriskningar i skälig proportion till väntetiden,

b) hotellrum i sådana fall

— då övernattning under en eller flera nätter blir nödvändig, eller

— då en längre vistelse än den passageraren planerat blir nödvändig,

c) transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten (hotell eller annan).

2. Passagerare skall dessutom erbjudas att utan kostnad ringa två telefonsamtal eller skicka två telex, fax eller e-postmeddelanden.”

¹⁸ Artikel 12 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Ytterligare kompensation”. I punkt 1 i artikeln anges följande:

”Tillämpningen av denna förordning påverkar inte en passagerares rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas i enlighet med denna förordning får räknas av från sådan kompensation.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 19 Kärandena i målet vid den nationella domstolen har ingått ett avtal om lufttransport med Air France i syfte att färdas från Paris (Frankrike) till Vigo (Spanien) med Air France flygning 5578. Denna flygning skulle ske den 25 september 2008, med avgång från flygplatsen Paris-Charles de Gaulle klockan 19.40.
- 20 Några minuter efter det att flygplanet hade lyft på utsatt tid beslutade piloten att återvända till utgångspunkten, flygplatsen Paris-Charles de Gaulle, på grund av ett tekniskt problem med flygplanet. Det finns inget i handlingarna i det nationella målet som tyder på att flygplanet efter det att det återvänt till avgångsflygplatsen därefter åter lyft och nått fram till sin bestämmelseort med försening.
- 21 Tre av passagerarna på den aktuella flygningen erbjöds plats på en flygning som avgick dagen därpå, den 26 september 2008, klockan 7.05 från flygplatsen Paris-Orly, med destination Porto (Portugal). Från Porto tog sig de tre passagerarna till Vigo med taxi. En annan passagerare erbjöds att samma dag ta ett flyg från Paris till Vigo, via Bilbao. Vad gäller övriga passagerare placerade Air France dem på sin flygning mellan Paris och Vigo, som också avgick den 26 september 2008, på samma klockslag som det som drabbats av det tekniska problemet (19.40). Med undantag för en person inkvarterades ingen av passagerarna från föregående dags flygning på Air Frances bekostnad eller fick någon som helst assistans från detta flygbolag.
- 22 Sju av passagerarna på flygning 5578, närmare bestämt kärandena i det nationella målet, stämde Air France vid Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra (handelsdomstol i Pontevedra), och yrkade skadestånd för icke-uppfyllelse av avtalet om lufttransport.

23 Kärandena i det nationella målet har yrkat att få sådan ersättning som avses i artikel 7 i förordning nr 261/2004, i förevarande fall 250 euro per person, såsom föreskrivs i denna bestämmelse. En av dessa kärande har dessutom yrkat ersättning för de utlägg han haft för taxiresan från flygplatsen i Porto till Vigo. En annan kärande har yrkat ersättning för kostnaderna för sina måltider på flygplatsen i Paris, och för kostnaderna för att ha sin hund på hundpensionat en dag längre än ursprungligen planerat. Slutligen har samtliga kärande yrkat att Air France ska betala dem ett ytterligare belopp som ersättning för den ideella skada de anser sig ha lidit.

24 Mot denna bakgrund beslutade Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra att vilan-deförklara målet och att ställa följande frågor till domstolen:

”1) Ska begreppet ’inställd flygning’ som definieras i artikel 2 led 1 [i förordning nr 261/2004] tolkas så, att det endast innebär att flygningen inte avgår enligt tidtabellen eller ska det även anses innefatta alla fall då en flygning för vilken plats har reserverats har påbörjats men inte kommer fram till sin bestämmelseort, inbegripet om flygplanet tvingas vända tillbaka till ursprungsflygplatsen på grund av tekniska skäl?

2) Ska begreppet ’ytterligare kompensation’ i artikel 12 i denna förordning tolkas så, att en nationell domstol om flygningen ställs in får döma ut ersättning, däribland för ideell skada, på grund av underlåtelse att fullgöra avtalet om lufttransport, i enlighet med de kriterier som fastställts i de nationella bestämmelserna och i nationell rättspraxis rörande avtalsbrott, eller tvärtom så, att en sådan kompensation endast får avse kostnader som passagerarna har haft och som de vederbörligen styrkt men som inte ersatts i tillräcklig omfattning av lufttrafikföretaget i enlighet

med artiklarna 8 och 9 i [förordning nr 261/2004], utan att dessa bestämmelser har åberopats, eller slutligen så, att dessa båda typer av ytterligare kompensation är förenliga med varandra?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

- 25 Vad gäller ersättning till passagerarna med stöd av artikel 5 i förordning nr 261/2004 jämförd med artikel 7 i samma förordning, har den hänskjutande domstolen – som har att bestämma huruvida den aktuella flygningen kan klassificeras som ”inställd” i den mening som avses i artikel 2 led 1 i denna förordning – ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida begreppet ”inställd flygning” endast avser situationer då det aktuella flygplanet överhuvudtaget inte lyft eller om det även omfattar sådana situationer då flygplanet faktiskt lyft men tvingats att återvända till avgångsflygplatsen på grund av ett tekniskt problem med flygplanet.
- 26 Domstolen erinrar inledningsvis om att ”inställd flygning” i artikel 2 led 1 i nämnda förordning definieras som ”en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats”. Innan begreppet ”inställd flygning” undersöks måste således först preciseras vad som i denna artikel avses med begreppet ”flygning”.
- 27 Domstolen har i detta avseende slagit fast att en flygning i huvudsak består av en lufttransport, och därmed är, på ett visst sätt, en ”enhet” av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg (dom av den 10 juli 2008 i mål C-173/07,

Emirates Airlines, REG 2008, s. I-5237, punkt 40). Domstolen har även slagit fast att färdvägen är en väsentlig del av flygningen, som utförs i enlighet med en planering som har fastställts i förväg av transportören (dom av den 19 november 2009 i de för-
enade målen C-402/07 och C-432/07, Sturgeon m.fl., REG 2009, s. I-10923, punkt 30).

- 28 Ordet "färdväg" avser den sträcka som flygplanet ska färdas från avgångsflygplatsen till destinationsflygplatsen enligt en fastställd tidsplan. För att en flygning ska anses som utförd räcker det således inte att flygplanet avgått i enlighet med den förutbestämda färdvägen utan det krävs också att det når bestämmelseorten enligt denna färdväg. Om ett flygplan har lyft men därefter återvänt till avgångsflygplatsen utan att ha nått bestämmelseorten enligt angiven färdväg innebär detta att flygningen, såsom den först var avsedd att genomföras, inte kan anses ha utförts.
- 29 Vidare följer det inte alls av definitionen i artikel 2 led l i förordning nr 261/2004 att det, för att en flygning ska anses vara en "inställd flygning" i den mening som avses i denna artikel, utöver att den i förväg planerade flygningen inte har genomförts, även krävs att det har fattats ett uttryckligt beslut om att ställa in denna.
- 30 Domstolen har i detta avseende funnit att det i princip kan anses att det rör sig om en inställd flygning om den i förväg planerade och försenade flygningen ersätts med en annan flygning, det vill säga om planeringen av den ursprungliga flygningen överges och passagerarna på nämnda flygning ansluter sig till passagerarna på en likaledes planerad flygning, oberoende av den flygning för vilken de således ombokade passagerarna hade reserverat platser (domen i det ovannämnda målet Sturgeon m.fl., punkt 36).
- 31 I en sådan situation är det alls inte nödvändigt att alla de passagerare som reserverat platser på den i förväg planerade flygningen transporteras med en annan flygning. Det enda som är relevant i detta hänseende är den individuella situationen för varje passagerare som transporterats på detta sätt, det vill säga det faktum att, vad gäller den berörda passageraren, planeringen av den ursprungliga flygningen har övergetts.

- 32 I detta avseende noterar domstolen att det i såväl artikel 1.1 b som skälen 10 och 17 i förordning nr 261/2004 i olika språkversioner hänvisas till annulleringen[*] av "deras" flygning. [*Översättningen "annullering" väljs i detta fall på grund av att flera språkversioner använder identiska, eller likartade, uttryck i samtliga de tre åberopade passagerarna. I den svenska språkversionen talas dock om "inställd", "boka av" respektive "avbeställa". Övers. anm.]
- 33 Det är således utrett att alla kändande i det nationella målet har flyttats över till andra flygningar, som var planerade till dagen efter den ursprungliga avgångsdagen, vilka gjorde det möjligt för dem att nå sin slutliga bestämmelseort, det vill säga Vigo (i vissa fall med hjälp av anslutningsflyg). "Deras" i förväg planerade flygning måste följaktligen kvalificeras som "inställd".
- 34 Slutligen kan påpekas att orsaken till att flygplanet tvingades återvända till avgångs-flygplatsen, och därmed inte nådde sin bestämningsort, saknar relevans för kvalificeringen av "inställd flygning" i den mening som avses i den ovannämnda definitionen i artikel 2 led 1 i förordning nr 261/2004. Denna orsak är nämligen endast relevant för att vid bestämningen av kompensationen för den skada som passagerarna lidit till följd av att deras flygning blev inställd bedöma huruvida den inställda flygningen eventuellt "beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits" i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004. Om så är fallet finns ingen rätt till ersättning.
- 35 Mot denna bakgrund ska den första frågan besvaras enligt följande. Begreppet "inställd flygning", såsom det definieras i artikel 2 led 1 i förordning nr 261/2004, ska tolkas så, att i en sådan situation som den som är aktuell i det nationella målet avser begreppet inte endast det fall då det aktuella flygplanet över huvud taget inte lyft, utan även det fall då flygplanet lyft, men, oavsett orsak, därefter tvingats återvända till avgångsflygplatsen och passagerarna på detta flygplan flyttats över till andra flygningar.

Den andra frågan

- ³⁶ Den nationella domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida den, med hänvisning till den ytterligare kompensation som föreskrivs i artikel 12 i förordning nr 261/2004, kan förplikta lufttrafikföretaget att ersätta alla sorters skador, inbegripet ideella skador, som uppkommit på grund av att avtalet om lufttransport inte fullföljts, och detta i enlighet med nationella bestämmelser. Den nationella domstolen har särskilt frågat sig huruvida denna ytterligare kompensation kan omfatta de kostnader som passagerarna har haft på grund av att lufttrafikföretaget inte uppfyllt de skyldigheter att lämna assistans och service som åligger företaget enligt artiklarna 8 och 9 i förordning nr 261/2004.
- ³⁷ Domstolen erinrar inledningsvis om att det i artikel 1 i förordning nr 261/2004 understryks att de rättigheter som fastställs i förordningen för flygpassagerare vid nekad ombordstigning mot deras vilja, inställd flygning och försenad flygning, är minimirättigheter. Vidare anges i artikel 12 i denna förordning, som har rubriken "ytterligare kompensation", att tillämpningen av denna förordning inte påverkar en passagerares rätt till ytterligare kompensation. I samma artikel anges också att den kompensation som beviljas i enlighet med nämnda förordning får räknas av från sådan kompensation.
- ³⁸ Av dessa bestämmelser följer att den kompensation som beviljas flygpassagerare med stöd av artikel 12 i förordning nr 261/2004 syftar till att komplettera de åtgärder som föreskrivs i nämnda förordning, så att passagerarna erhåller ersättning för hela den skada de lidit på grund av lufttrafikföretagets underlåtenhet att iaktta sina avtalsenliga skyldigheter. Denna bestämmelse gör det således möjligt för den nationella domstolen att förplikta lufttrafikföretaget att ersätta skada som uppstått för passagerarna på grund av bristande uppfyllelse av avtalet om lufttransport på en annan rättslig grund än förordning nr 261/2004, det vill säga bland annat under de förutsättningar som anges i Montrealkonventionen eller i den nationella rätten.

- 39 Domstolen har slagit fast att de standardiserade och omedelbara åtgärder som vidtas i enlighet med förordning nr 261/2004 inte i sig utgör hinder för att berörda passagerare – om samma underlåtenhet från lufttrafikföretagets sida att iaktta sina avtalssenliga skyldigheter dessutom åsamkar passagerarna skada som ger rätt till ersättning – även väcker skadeståndstalan på de villkor som föreskrivs i Montrealkonventionen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA, REG 2006, s. I-403, punkt 47).
- 40 I synnerhet anges i artiklarna 19, 22 och 29 i Montrealkonventionen – vilka enligt artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 är tillämpliga vad gäller skadeståndsansvaret hos ett lufttrafikföretag som är etablerat i en EU-medlemsstat – på vilka villkor berörda passagerare, efter en försenad eller vid en inställd flygning, kan väcka talan om individualiserad ersättning i form av skadestånd mot de transportörer som är ansvariga för en skada som uppstått på grund av att avtalet om lufttransport inte uppfyllts.
- 41 Domstolen erinrar i detta avseende om att den, i dom av den 6 maj 2010 i mål C-63/09, Walz (REU 2010, s. I-4239), punkt 29, fann att begreppet ”skada”[*], som det hänvisas till i kapitel III i Montrealkonventionen, ska anses omfatta såväl ekonomisk som ideell skada. Följaktligen kan en skada som ger rätt till ersättning i enlighet med artikel 12 i förordning nr 261/2004 vara såväl materiell som ideell. [*Domstolen utgick från den franska versionen av konventionen, i vilken de båda begreppen ”préjudice” och ”dommage” förekommer och används i betydelsen skada. Övers. anm.]
- 42 Däremot kan den nationella domstolen inte med hänvisning till ytterligare kompensation på grundval av artikel 12 i förordning nr 261/2004 förplikta ett lufttrafikföretag att ersätta de passagerare vilkas flygningar blivit försenade eller inställda, för de kostnader som de senare haft på grund av att detta lufttrafikföretag inte iakttagit sin skyldighet att ge assistans (återbetalning av biljetten eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten, betalning av kostnaderna för transporten mellan den flygplats

som passageraren ankommit till och den flygplats som bokningen gällde) och service (betalning av kostnader för måltider, inkvartering och meddelanden), i enlighet med artiklarna 8 och 9 i denna förordning.

- 43 De krav som flygpassagerare ställer med stöd av de rättigheter som de ges genom nämnda förordning – såsom de som anges i artiklarna 8 och 9 i förordningen – kan inte anses avse en ”ytterligare” ersättning, såsom denna har definierats i punkt 38 i förevarande dom.
- 44 När en transportör inte uppfyller sina skyldigheter enligt artiklarna 8 och 9 i förordning nr 261/2004 har flygpassagerarna emellertid rätt att begära ersättning på grundval av vad som anges i nämnda artiklar.
- 45 Den nationella domstolen har ställt en fråga angående huruvida de rättigheter för flygpassagerare som fastställs i artiklarna 8 och 9 i förordning nr 261/2004 villkoras av att dessa bestämmelser åberopas av passagerarna. Det ska därför slutligen understrykas att, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 61 i sitt förslag till avgörande, ingenting i förordning nr 261/2004 hindrar att ersättning beviljas på grund av att de skyldigheter som anges i artiklarna 8 och 9 inte har iakttagits, även om dessa bestämmelser inte har åberopats av passagerarna.
- 46 Mot denna bakgrund ska den andra frågan besvaras enligt följande. Begreppet ”ytterligare kompensation” i artikel 12 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den nationella domstolen har möjlighet att, under de förutsättningar som anges i Montrealkonventionen eller i den nationella rätten, utdöma ersättning för den skada, inbegripet ideell skada, som uppkommit på grund av att avtalet om lufttransport inte har uppfyllts. Däremot kan den nationella domstolen inte använda begreppet ”ytterligare

kompensation” som rättslig grund för att förplikta lufttrafikföretaget att ersätta de passagerare vilkas flygningar försenats eller ställts in för utgifter som dessa har haft på grund av att nämnda transportör inte iakttagit sina skyldigheter vad gäller assistans och service enligt artiklarna 8 och 9 i nämnda förordning.

Rättegångskostnader

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

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

- 1) Begreppet ”inställd flygning”, såsom det definieras i artikel 2 led 1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, ska tolkas så, att i en sådan situation som den som är aktuell i det nationella målet avser begreppet inte endast det fall då det aktuella flygplanet över huvud taget inte lyft, utan även det fall då flygplanet lyft, men, oavsett orsak, därefter tvingats återvända till avgångsflygplatsen och passagerarna på detta flygplan flyttats över till andra flygningar.

- 2) Begreppet ”ytterligare kompensation” i artikel 12 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den nationella domstolen har möjlighet att, under de förutsättningar som anges i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter eller i den nationella rätten, utdöma ersättning för den skada, inbegripet ideell skada, som uppkommit på grund av att avtalet om lufttransport inte har uppfyllts. Däremot kan den nationella domstolen inte använda begreppet ”ytterligare kompensation” som rättslig grund för att förplikta lufttrafikföretaget att ersätta de passagerare vilkas flygningar försenats eller ställts in för utgifter som dessa har haft på grund av att nämnda transportör inte iakttagit sina skyldigheter vad gäller assistans och service enligt artiklarna 8 och 9 i nämnda förordning.

Underskrifter