DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

13. oktober 2011 *

I sag C-83/10,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Spanien) ved afgørelse af 1. februar 2010, indgået til Domstolen den 11. februar 2010, i sagen:

Aurora Sousa Rodríguez

Yago López Sousa

Rodrigo Manuel Puga Lueiro

Luis Ángel Rodríguez González

María del Mar Pato Barreiro

* Processprog: spansk.

Manuel López Alonso

Yaiza Pato Rodríguez

mod

Air France SA,

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, K. Lenaerts, og dommerne J. Malenovský (referererende dommer), R. Silva de Lapuerta, E. Juhász og D. Šváby.

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

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— A. Sousa Rodríguez, Y. López Sousa, R.M. Puga Lueiro, L.Á. Rodríguez González, M. del Mar Pato Barreiro, M. López Alonso og Y. Pato Rodríguez ved procurador de los Tribunales J. Portela Leiros, bistået af abogado J. González Pérez

— den franske regering ved G. de Bergues og M. Perrot, som befuldmægtigede

— den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato, M. Russo

— den polske regering ved M. Szpunar, som befuldmægtiget

— Det Forenede Kongeriges regering ved S. Hathaway, som befuldmægtiget, bistået af barrister D. Beard

— Europa-Kommissionen ved L. Lozano Palacios og K. Simonsson, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 28. juni 2011,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 2, litra l), og artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46, s. 1).

2 Anmodningen er blevet fremsat i en sag mellem syv passagerer og Air France SA (herefter »Air France«) vedrørende erstatning for den skade, passagererne gør gældende, at de har lidt som følge af betydelige forsinkelser og gener forårsaget af tekniske problemer med et fly fra dette luftfartsselskab i forbindelse med en flyvning fra Paris (Frankrig) til Vigo (Spanien).

Retsforskrifter

Internationale bestemmelser

3 Det Europæiske Fællesskab deltog i den internationale diplomatiske luftretskonference den 10.-28. maj 1999 i Montreal, hvor konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (herefter »Montrealkonventionen«) blev vedtaget den 28. maj 1999, og undertegnede denne konvention den 9. december 1999.

4 Den 5. april 2001 vedtog Rådet for Den Europæiske Union afgørelse 2001/539/EF om godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montrealkonventionen) (EFT L 194, s. 38). Konventionen trådte for Den Europæiske Unions vedkommende i kraft den 28. juni 2004.

5 Montrealkonventionens artikel 19, med overskriften »Forsinkelse«, findes i konventionens kapitel III, som har overskriften »Luftfartselskabets erstatningsansvar og erstatningens omfang«, og bestemmer følgende:

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

6 Konventionens artikel 22, stk. 1, med overskriften »Erstatningsgrænser i forbindelse med forsinkelse, bagage og gods«, findes i samme kapitel og fastsætter:

»Ved skader, der skyldes forsinkelse af persontransport, jf. artikel 19, er luftfartsselskabets erstatningsansvar begrænset til 4 150 særlige trækningsrettigheder for hver passager.«

7 Artikel 29 i Montrealkonventionen, med overskriften »Grundlaget for erstatningskrav«, bestemmer:

»Erstatningssager i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods kan, uanset om de rejses i henhold til denne konvention, til en kontrakt, som erstatningsretligt søgsmål eller på anden måde, kun anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser [...]«

EU-retlige bestemmelser

Forordning nr. 2027/97

8 Artikel 1 i Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EFT L 285, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EFT L 140, s. 2, herefter »forordning nr. 2027/97«), bestemmer:

»Denne forordning gennemfører Montrealkonventionens bestemmelser [...]«

9 Artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 fastsætter:

»Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.«

Forordning nr. 261/2004

10 Af 10. og 17. betragtning til forordning nr. 261/2004 fremgår:

»(10) Passagerer, som afvises mod deres vilje, bør kunne aflyse deres flyvning og få billetprisen refunderet eller fortsætte flyvningen under tilfredsstillende forhold, og der bør sørges for dem på passende måde, mens de venter på en senere afgang.

[...]

(17) Der bør på passende vis sørges for passagerer fra flyafgange, der er forsinket i et nærmere angivet tidsrum, og passagererne bør kunne aflyse deres flyvning og få refunderet billetprisen eller have mulighed for at fortsætte deres rejse under tilfredsstillende forhold.«

11 Forordningens artikel 1, stk. 1, med overskriften »Formål«, bestemmer:

»I denne forordning fastsættes der på de her anførte betingelser minimumsrettigheder for luftfartspassagerer ved:

a) boardingafvisning mod passagerens vilje

b) aflysning af flyafgange

c) forsinkelse af flyafgange.«

12 Forordningens artikel 2, litra l), med overskriften »Definitioner«, bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

l) »aflysning«: en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres.«

13 Samme forordnings artikel 5, stk. 1-3, med overskriften »Aflysning«, bestemmer:

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

a) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 8

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

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller

ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller

iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

2. Ved meddelelsen til passagererne om aflysningen skal der orienteres om eventuelle alternative transportmuligheder.

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

14 Artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, med overskriften »Forsinkelser«, bestemmer:

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

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

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

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

tilbyder det transporterende luftfartsselskab passagererne

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

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

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

15 Forordningens artikel 7, stk. 1, med overskriften »Kompensationsret«, bestemmer:

»1. Når der henvises til denne artikel, modtager passageren en fast kompensation som følger:

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km

[…]«

16 Forordningens artikel 8, med overskriften »Ret til refusion eller omlægning af rejsen«, fastsætter:

»1. Når der henvises til denne artikel, tilbydes passageren valget mellem:

a) — refusion inden syv dage i henhold til reglerne i artikel 7, stk. 3, af den fulde købspris for billetten for så vidt angår den del eller de dele af rejsen, der ikke er blevet foretaget, og for så vidt angår den del eller de dele, der allerede er foretaget, såfremt flyvningen ikke længere tjener noget formål i passagerens oprindelige rejseplan, samt, hvis det er relevant

— en returflyvning til vedkommendes første afgangssted ved førstgivne lejlighed

b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed

c) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.

[...]

3. Hvis en by, et byområde eller en region betjenes af flere lufthavne, og et transporterende luftfartsselskab tilbyder en passager en flyvning til en alternativ lufthavn i forhold til den, som reservationen gælder for, betaler det transporterende luftfartsselskab omkostningerne ved at overføre passageren fra den alternative lufthavn enten til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren.«

17 Af artikel 9, stk. 1 og 2, i forordning nr. 261/2004, med overskriften »Ret til forplejning og indkvartering«, fremgår:

»1. Når der henvises til denne artikel, tilbydes passagererne gratis:

a) måltider og forfriskninger, som står i rimeligt forhold til ventetiden

b) hotelophold

— hvis overnatning en eller flere nætter bliver nødvendig, eller

— hvis yderligere ophold ud over passagerens oprindelige hensigt bliver nødvendigt

c) transport mellem lufthavnen og overnatningsstedet (hotel eller andet).

2. Herudover tilbydes passagererne gratis to telefonopringninger, telex-, telefax- eller e-postmeddelelser.«

18 Forordningens artikel 12, stk. 1, med overskriften »Yderligere kompensation«, bestemmer:

»Denne forordning indskrænker på ingen måde en passagers ret til yderligere kompensation. Kompensation i henhold til denne forordning kan fratrækkes en sådan yderligere kompensation.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

19 Sagsøgerne i hovedsagen havde indgået en aftale om lufttransport med Air France, som skulle befordre dem fra Paris (Frankrig) til Vigo (Spanien) med selskabets fly nr. 5578. Flyvningen skulle finde sted den 25. september 2008 med afgang fra Paris (Charles de Gaulle-lufthavnen) kl. 19.40.

20 Få minutter efter at flyet var startet på det planlagte tidspunkt, besluttede piloten at vende tilbage til sit udgangspunkt, Charles de Gaulle lufthavnen i Paris, på grund af en teknisk fejl ved flyet. Der er intet i sagens akter, der tyder på, at flyet, efter at være vendt tilbage til afgangslufthavnen, lettede på ny og med forsinkelse nåede frem til dets bestemmelsessted.

21 Tre af passagererne på den omhandlede flyafgang blev tilbudt en flyafgang den følgende dag, den 26. september 2008, kl. 7.05, fra Paris (Orly) til Porto (Portugal), hvorfra de nåede Vigo med taxi. En anden rejsende blev tilbudt en flyafgang samme dag fra Paris til Vigo via Bilbao. Hvad angik de øvrige passagerer gav Air France dem plads på dets flyafgang Paris-Vigo, som ligeledes afgik den 26. september 2008, og på samme tidspunkt som det beskadigede fly (kl. 19.40). På nær én blev ingen af passagererne fra den oprindelige flyafgang indkvarteret på Air Frances regning eller modtog nogen som helst bistand fra luftfartsselskabet.

22 Syv passagerer fra fly nr. 5578, dvs. sagsøgerne i hovedsagen, har anlagt en erstatningssag mod Air France ved Juzgado de lo Mercantil no 1 de Pontevedra (retten for handelssager nr. 1 i Pontevedra) om misligholdelse af en aftale om lufttransport.

23 Sagsøgerne i hovedsagen har hver især krævet kompensation efter artikel 7 i forordning nr. 261/2004 på det faste beløb på 250 EUR, som er anført i bestemmelsen. Én af sagsøgerne har desuden krævet godtgørelse af udgiften til taxikørsel fra lufthavnen i Porto til Vigo. En anden sagsøger har krævet godtgørelse af udgifterne til måltid i lufthavnen i Paris og til hundepasning en dag længere end planlagt. Endelig har alle sagsøgerne krævet, at Air France skal betale et yderligere beløb for den ikke-økonomiske skade, de anser sig for at have lidt.

24 Det er på denne baggrund, at Juzgado de lo Mercantil no 1 de Pontevedra har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal begrebet »aflysning« som defineret i artikel 2, litra l), [i forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at det udelukkende vedrører situationer, hvor flyet ikke afgår på det planlagte tidspunkt, eller omfatter det alle situationer, hvor det pågældende fly, hvortil der var reservationer, afgår, men ikke når frem til bestemmelsesstedet, herunder situationer, hvor flyet er nødsaget til at vende tilbage til afgangslufthavnen af tekniske årsager?

2) Skal begrebet »yderligere kompensation« i artikel 12 [i forordningen] fortolkes således, at bestemmelsen i tilfælde af aflysning giver den nationale domstol adgang til at tilkende erstatning for skade, herunder ikke-økonomisk skade, som følge af misligholdelse af en kontrakt om flytransport efter de kriterier, der er fastsat i national lovgivning og retspraksis om misligholdelse af kontrakter, eller omfatter ovennævnte kompensation derimod kun godtgørelse af passagerernes dokumenterede udgifter, som det transporterende flyselskab ikke i tilstrækkeligt

omfang har godtgjort i overensstemmelse med kravene i artikel 8 og 9 [i forordning nr. 261/2004], selv om disse bestemmelser ikke er blevet påberåbt, og er disse to former for yderligere kompensation indbyrdes forenelige?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

25 Under hensyn til, at kompensation til passagerer fastsættes på grundlag af artikel 5 og 7 i forordning nr. 261/2004, spørger den forelæggende ret — som skal afgøre, om den omhandlede flyvning kan anses for aflyst i forordningens artikel 2, litra l)'s forstand — nærmere bestemt, om begrebet »aflysning« udelukkende vedrører det tilfælde, hvor det pågældende fly ikke letter, eller om det også omfatter det tilfælde, hvor flyet efter at være lettet er tvunget til at vende tilbage til afgangslufthavnen som følge af en teknisk fejl ved flyet.

26 Det bemærkes indledningsvis, at forordningens artikel 2, litra l), definerer »aflysning« som »en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres«. Før det kan afgøres, hvordan begrebet »aflysning« skal fortolkes, er det derfor nødvendigt først at præcisere betydningen af begrebet »flyvning« i denne bestemmelses forstand.

27 Domstolen har allerede fastslået, at en flyafgang nærmere bestemt består i en transporthandling med fly, som således udgør en »enhed« så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute (dom af 10.7.2008, sag C-173/07, Emirates

Airlines, Sml. I, s. 5237, præmis 40). Den har endvidere fastslået, at ruten udgør et væsentligt element ved flyafgangen, da denne gennemføres i overensstemmelse med en planlægning, som er foretaget på forhånd af luftfartselskabet (dom af 19.11.2009, forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sturgeon m.fl., Sml. I, s. 10923, præmis 30).

28 Da udtrykket »rute« henviser til den strækning, flyet skal tilbagelægge fra afgangslufthavnen til ankomstlufthavnen efter en fastlagt tidsfølge, følger det heraf, at for at en flyvning kan anses for gennemført, er det ikke tilstrækkeligt, at flyet er afgået i overensstemmelse med den planlagte rute, men at det også skal være nået frem til dets bestemmelsessted, som anført på nævnte rute. Den omstændighed, at flyet afgår, men efterfølgende vender tilbage til afgangslufthavnen uden at have nået det bestemmelsessted, som er anført på ruten, medfører, at den oprindeligt planlagte flyvning ikke kan betragtes som værende gennemført.

29 Desuden følger det på ingen måde af definitionen i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004, at der, bortset fra, at den planlagte flyvning ikke er blevet gennemført, kræves en udtrykkelig beslutning om at aflyse afgangen, for at der er tale om en »aflysning« i denne bestemmelses forstand.

30 Domstolen har i denne forbindelse præciseret, at det principielt er muligt at konkludere, at der foreligger en aflysning, når den forsinkede og oprindeligt planlagte flyafgang overføres til en anden flyafgang, dvs. når den oprindelige flyveplanlægning opgives, og passagererne på den oprindelige flyafgang slutter sig til passagererne på en anden flyafgang, der er planlagt uafhængigt af den flyafgang, som de således overførte passagerer oprindeligt havde booket (dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 36).

31 Det er i denne situation på ingen måde nødvendigt, at alle passagerer med en reservation på den planlagte flyvning transporteres med en anden flyvning. Det eneste væsentlige i den forbindelse er situationen for hver enkelt passager, der transporteres, dvs. om den oprindelige flyveplanlægning for den pågældende passager opgives.

32 Det bemærkes i denne forbindelse, at såvel artikel 1, stk. 1, litra b), i, som 10. og 17. betragtning til forordning nr. 261/2004, i forskellige sprogversioner af forordningen henviser til aflysning af »deres« flyvning.

33 Det er ubestridt, at alle sagsøgerne i hovedsagen blev overført til andre flyafgange med afgang dagen efter den planlagte, således de kunne nå frem til deres endelige bestemmelsessted, dvs. Vigo (for nogens vedkommende dog med forbindelsesfly). »Deres« planlagte flyvning må således betragtes som »aflyst«.

34 Endelig skal det bemærkes, at årsagen til, at flyet var tvunget til at vende tilbage til afgangslufthavnen og derfor ikke nåede sit bestemmelsessted, er uden betydning for klassificeringen som »aflysning« som defineret i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004. Årsagen har alene betydning, når der i forbindelse med passagerernes krav på kompensation ved aflysning af deres flyvning skal tages stilling til, om aflysningen »skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet«, jf. artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, i hvilket tilfælde der ikke skal betales kompensation.

35 Herefter skal det første spørgsmål besvares med, at begrebet »aflysning«, som defineret i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004, skal fortolkes således, at i en situation som den, der foreligger i hovedsagen, vedrører det ikke udelukkende det tilfælde, hvor det pågældende fly ikke letter, men omfatter også det tilfælde, hvor flyet er lettet, men af en eller anden grund derefter er blevet tvunget til at vende tilbage til afgangslufthavnen, og hvor flyets passagerer er blevet overført til andre flyafgange.

Det andet spørgsmål

36 Med sit andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om den nationale domstol ved tilkendelsen af yderligere kompensation efter artikel 12 i forordning nr. 261/2004 kan pålægge luftfartsselskabet at erstatte alle former for skade, herunder ikke-økonomisk skade, som følge af misligholdelse af en kontrakt om lufttransport, og gøre det efter nationale regler. Den ønsker særligt oplyst, hvorvidt denne yderligere kompensation kan dække udgifter afholdt af passagererne som følge af det transporterende flyselskabs manglende overholdelse af dets forpligtelser til at tilbyde bistand, forplejning og indkvartering i henhold til artikel 8 og 9 i forordning nr. 261/2004.

37 Det bemærkes indledningsvis, at artikel 1 i forordning nr. 261/2004 understreger, at der er tale om minimumsrettigheder for luftfartspassagerer ved boardingafvisning mod passagerens vilje, aflysning af flyafgange eller forsinkelse af flyafgange. Endvidere bestemmer forordningens artikel 12 med overskriften »yderligere kompensation«, at forordningen på ingen måde indskrænker en passagers ret til yderligere kompensation. Det anføres ligeledes, at kompensation i henhold til denne forordning kan fratrækkes en sådan kompensation.

38 Det følger af disse bestemmelser, at kompensation, der ydes flypassagerer i henhold til artikel 12 i forordning nr. 261/2004, kan supplere anvendelsen af foranstaltninger fastsat i forordningen, således at passagererne kan få erstatning for den samlede skade som følger af luftfartsselskabets misligholdelse af sine aftalemæssige forpligtelser. Bestemmelsen gør det således muligt for den nationale domstol at pålægge luftfartsselskabet at betale erstatning til passagerer for misligholdelse af en aftale om lufttransport på et andet retsgrundlag end forordning nr. 261/2004, dvs. navnlig i henhold til Montrealkonventionen eller national ret.

39 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at Domstolen allerede har fastslået, at de standardiserede og umiddelbare foranstaltninger efter forordning nr. 261/2004 ikke i sig selv er til hinder for, at de berørte passagerer — i tilfælde af, at samme misligholdelse af luftfartsselskabets forpligtelser i øvrigt har givet anledning til skader, som giver ret til erstatning — kan anlægge erstatningssag efter betingelserne i Montrealkonventionen (jf. i denne retning dom af 10.1.2006, sag C-344/04, IATA og ELFAA, Sml. I, s. 403, præmis 47).

40 Navnlig Montrealkonventionens artikel 19, 22 og 29, som i medfør af artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 finder anvendelse på erstatningsansvaret for luftfartsselskaber etableret på en medlemsstats område, præciserer de betingelser, hvorunder de berørte passagerer efter en flyafgangs forsinkelse eller aflysning kan anlægge sag for at opnå individuel erstatning i forbindelse med transportørens misligholdelse af aftalen om lufttransport.

41 Det bemærkes i denne forbindelse, at Domstolen i dom af 6. maj 2010, Walz (sag C-63/09, Sml. I, s. 4239, præmis 29), fastslog, at begreberne »skade« (på fransk »préjudice«) og »tab« (på fransk »dommage«) som omhandlet i Montrealkonventionens kapitel III skal fortolkes således, at de omfatter såvel økonomisk som ikke-økonomisk skade. Heraf følger, at den skade, der efter artikel 12 i forordning nr. 261/2004 kan gives erstatning for, kan være såvel økonomisk som ikke-økonomisk.

42 Den nationale domstol kan derimod ikke som yderligere kompensation efter artikel 12 i forordning nr. 261/2004 pålægge et luftfartsselskab at godtgøre passagerer, hvis flyafgang er blevet forsinket eller aflyst, udgifter, som disse har måttet afholde som følge af luftfartsselskabets manglende opfyldelse af dets forpligtelser til at tilbyde bistand (refusion af rejsen eller omlægning til det endelige bestemmelsessted, betaling af omkostningerne ved at overføre passageren fra den alternative lufthavn til

den lufthavn, som reservationen blev foretaget til) samt forplejning og indkvartering (udgifter til måltider, hotelophold og kommunikation), således som det er forpligtet til efter forordningens artikel 8 og 9.

43 Passagernes krav på grundlag af deres rettigheder efter denne forordning, herunder efter artikel 8 og 9, kan ikke betragtes som henhørende under »yderligere« kompensation, således som dette er defineret i denne doms præmis 39.

44 Når et selskab ikke opfylder sine forpligtelser efter artikel 8 og 9 i forordning nr. 261/2004, er flypassagererne derimod berettigede til at kræve kompensation på grundlag af disse bestemmelser.

45 Da den nationale domstol har rejst spørgsmålet, om flypassagererne rettigheder efter forordningens artikel 8 og 9 afhænger af deres påberåbelse heraf, er det, som generaladvokaten har anført i punkt 61 i forslaget til afgørelse, vigtigt at understrege, at intet i forordning nr. 261/2004 er til hinder for, at der ydes kompensation som følge af manglende opfyldelse af forpligtelserne efter forordningens artikel 8 og 9, selv om disse bestemmelser ikke er blevet påberåbt af flypassagererne.

46 Herefter skal det andet spørgsmål besvares med, at begrebet »yderligere kompensation« i artikel 12 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det giver den nationale domstol mulighed for at tilkende erstatning på grundlag af Montrealkonventionen eller nationale regler for skade, herunder ikke-økonomisk skade, som følge af misligholdelse af en kontrakt om lufttransport. Derimod kan begrebet »yderligere kompensation« ikke udgøre retsgrundlaget for, at den nationale domstol pålægger

luftfartsselskabet at godtgøre passagerer, hvis flyafgang er blevet forsinket eller aflyst, udgifter, de har måttet afholde som følge af luftfartsselskabets manglende opfyldelse af dets forpligtelser til at tilbyde bistand, forplejning og indkvartering i medfør af forordningens artikel 8 og 9.

Sagens omkostninger

47 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje Afdeling) for ret:

1) Begrebet »aflysning« som defineret i artikel 2, litra l), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at i en situation som den, der foreligger i hovedsagen, vedrører det ikke udelukkende det tilfælde, hvor det pågældende fly ikke letter, men omfatter også det tilfælde, hvor flyet er lettet, men af en eller anden grund derefter er blevet tvunget til at vende tilbage til afgangslufthavnen, og hvor flyets passagerer er blevet overført til andre flyafgange.

2) Begrebet »yderligere kompensation« i artikel 12 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det giver den nationale domstol mulighed for at tilkende erstatning på grundlag af Montrealkonventionen eller nationale regler for skade, herunder ikke-økonomisk skade, som følge af misligholdelse af en kontrakt om lufttransport. Derimod kan begrebet »yderligere kompensation« ikke udgøre retsgrundlaget for, at den nationale domstol pålægger luftfartsselskabet at godtgøre passagerer, hvis flyafgang er blevet forsinket eller aflyst, udgifter, de har måttet afholde som følge af luftfartsselskabets manglende opfyldelse af dets forpligtelser til at tilbyde bistand, forplejning og indkvartering i medfør af forordningens artikel 8 og 9.

Underskrifter