FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT E. SHARPSTON

fremsat den 28. juni 2011 [1]

1. I den foreliggende sag har Juzgado de lo Mercantil no 1 de Pontevedra (Retten for Handelssager nr. 1 i Pontevedra) spurgt, om »aflysning« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordning (EF) nr. 261/2004 [2], omfatter den situation, hvor et fly er lettet, men af tekniske årsager er nødsaget til at vende tilbage til afgangslufthavnen. Retten har også anmodet om en fortolkning af udtrykket »yderligere kompensation« i forordningens artikel 12.

Retsforskrifter

Montrealkonventionen

2. Konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (herefter »Montrealkonventionen«) blev undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999, og godkendt af Det Europæiske Fællesskab den 5. april 2001 [3].

3. Tredje betragtning i præamblen til Montrealkonventionen anerkender, at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet.

4. Montrealkonventionens artikel 19 bestemmer:

»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

1 — Originalsprog: engelsk.

2 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11.2.2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (ØEF) nr. 295/91 (EUT L 46, s. 1, herefter »forordningen«).

3 — Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5.4.2001 om Det Europæiske Fællesskabs godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montrealkonventionen) (EUT L 194, s. 38). Montrealkonventionens ikrafttræden i EU var for så vidt angår EU, Frankrig og Spanien den 28.6.2004. Den er nu trådt i kraft i alle medlemsstaterne.

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.«

5. Af artikel 3, stk. 1, i forordning (EF) nr. 2027/97 fremgår [4] at et EU-luftfartsselskabs erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.

Forordning nr. 261/2004

6. I forordningens præambel findes bl.a. følgende betragtninger:

»(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

(2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

[…]

(12) Problemer og gener for passagererne på grund af aflysning bør også begrænses. Dette bør opnås ved, at luftfartsselskaberne tilskyndes til at informere passagererne om aflysninger før den planlagte afgangstid og derudover tilbyder dem en rimelig omlægning af rejsen, således at de kan træffe andre dispositioner. Luftfartsselskaber, der undlader dette, bør yde passagererne kompensation, medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

(13) Passagerer fra aflyste flyafgange bør enten kunne få refunderet billetprisen eller omlagt deres rejse under tilfredsstillende forhold, og der bør sørges for dem på passende måde, medens de venter på en senere afgang.

(14) Ligesom under Montrealkonventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle

4 — Rådets forordning af 9.10.1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker (EFT L 285, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13.5.2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker (EFT L 140, s. 2).

forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet [...]«

7. Ifølge artikel 1, stk. 1, fastsætter forordningen minimumsrettigheder for luftfartspassagerer ved a) boardingafvisning mod passagerens vilje, b) aflysning af flyafgange og c) forsinkelse af flyafgange. I medfør af artikel 3, stk. 1, litra a), gælder forordningen for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område.

8. I artikel 2, litra l), defineres »aflysning« som »en planlagt flyvning, som ikke gennemføres« [5].

9. Overskriften til artikel 5 er »Aflysning«. I medfør af artikel 5, stk. 1, litra a) og b), skal passagerer, hvis flyafgang aflyses, tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 8, artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2. Derudover skal de berørte passagerer tilbydes bistand som specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c), i tilfælde af omlægning af rejsen, når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være senest dagen efter det planlagte afgangstidspunkt.

5 — Definitionen indeholder desuden betingelsen, »hvortil der var mindst én reservation«. Denne sag omhandler imidlertid ikke flyvninger, som aflyses, før der er foretaget reservationer.

10. Passagerer, hvis flyafgang aflyses, har i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), 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«.

11. Artikel 5, stk. 3, har følgende ordlyd:

»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.«

12. Artikel 7, med overskriften »Kompensationsret«, bestemmer i stk. 1 og 2:

»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

b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km

c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

Ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.

2. Hvis en passager i henhold til artikel 8 får tilbudt omlægning af rejsen til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en alternativ flyvning, og ankomsttidspunktet ikke overstiger det planlagte ankomsttidspunkt på den oprindeligt reserverede flyvning

a) med to timer for så vidt angår alle flyvninger på 1 500 km eller mindre, eller

b) med tre timer for så vidt angår alle flyvninger inden for Fællesskabet på over 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km, eller

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

kan det transporterende luftfartsselskab nedsætte den i stk. 1 omhandlede kompensation med 50 %.«

13. Artikel 8 har overskriften »Ret til refusion eller omlægning af rejsen«. Det bestemmes i artikel 8, stk. 1, at når der henvises til denne artikel, tilbydes passageren valget mellem a) refusion af den fulde købspris for billetten for så vidt angår en del af eller hele rejsen, 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 eller c) omlægning af rejsen på en senere dato.

14. Artikel 8, stk. 3, pålægger luftfartsselskaber, som tilbyder en passager en flyvning til en alternativ lufthavn i samme by, byområde eller region som bestemmelsesstedet, at betale omkostningerne ved at overføre passageren fra den alternative lufthavn til enten den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren.

15. Det bestemmes i artikel 9, som har overskriften »Ret til forplejning og indkvartering«, at når der henvises til denne artikel, tilbydes passagererne gratis: a) måltider og forfriskninger, som står i rimeligt forhold til ventetiden, b) hotelophold og c) transport mellem lufthavnen og overnatningsstedet. Herudover skal passagererne i medfør af artikel 9, stk. 2, tilbydes to gratis telefonopringninger, telex-, telefax- eller e-postmeddelelser.

16. Artikel 12 har overskriften »Yderligere kompensation«. I stk. 1 bestemmes:

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

Sagens faktiske omstændigheder, retsforhandlinger og de præjudicielle spørgsmål

17. Sagsøgerne — María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González og deres fireårige datter, Yaiza Pato Rodríguez (familien Pato Rodríguez); Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez og deres seksårige søn, Yago López Sousa (familien López Sousa), og Rodrigo Manuel Puga Lueiro — havde billetter til en flyafgang med Air France fra Paris (Charles de Gaulle-lufthavnen) til Vigo (Peinador-lufthavnen), som ifølge planen skulle afgå kl. 19.40 den 25. september 2008.

18. Den pågældende flyafgang startede planmæssigt, men efter få minutter besluttede piloten at vende tilbage til Charles de Gaulle-lufthavnen på grund af et teknisk problem med flyet.

19. Det var kun Puga Lueiro, som af Air Frances personale blev tilbudt bistand eller hotelophold. De øvrige sov i en anden lufthavnsterminal i Charles de Gaulle-lufthavnen, da den terminal, de skulle være afrejst fra, lukkede ved midnat.

20. Air France omlagde rejsen for familien Pato Rodríguez ved at give dem plads på en flyafgang til Porto, som afgik fra Paris (Orly-lufthavnen) kl. 7.05 den 26. september. Fra

Porto kom de til deres hjemby Vigo med en taxi, som kostede 170 EUR.

21. Familien López Sousa blev ombooket til en flyafgang fra Paris til Vigo med afgang kl. 19.40 den 26. september. De blev ikke tilbudt nogen form for bistand i det mellemliggende tidsrum.

22. Rodrigo Puga Lueiro rejste med et fly om morgenen den 26. september fra Paris til Vigo med mellemlanding i Bilbao.

23. Sammen anlagde sagsøgerne sag mod Air France ved den forelæggende ret, hvor de gjorde gældende, at der forelå misligholdelse af aftalerne om flytransport. De nedlagde hver især påstand om betaling af 250 EUR i medfør af forordningens artikel 7.

24. Familien Pato Rodríguez har yderligere fremsat krav om betaling af 170 EUR til dækning af udgifterne til taxi fra lufthavnen i Porto til Vigo. Familien López Sousa har krævet godtgørelse af deres udgifter til mad i lufthavnen på 20,50 EUR og af 23,20 EUR til en ekstra dags hundepasning. Endelig har hver af sagsøgerne fremsat krav om 650 EUR i erstatning for ikke-økonomisk skade, bortset fra Rodrigo Puga Lueiro, der har fremsat krav om 300 EUR for samme.

25. Den forelæggende ret har i sin forelæggelsesafgørelse bemærket, at sagen rejser spørgsmål om fortolkning af forordningen. Den anfører, at sagens parter er uenige om fortolkningen og rækkevidden af begrebet »aflysning«, og at sagen ikke kan afgøres ved at henvise til lovgivningen. Retten har derfor stillet Domstolen følgende spørgsmål:

»a) Skal begrebet »aflysning« som defineret i artikel 2, litra l), [i forordningen], 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?

b) 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 [forordningens] artikel 8 og 9, selv om disse bestemmelser ikke er blevet påberåbt,

og er disse to former for yderligere kompensation indbyrdes forenelige?«

26. Der er indgivet skriftlige indlæg for den forelæggende ret af sagsøgerne, den franske, den italienske og den polske regering, Det Forenede Kongeriges regering og af Kommissionen. Air Frances indlæg var ikke indgivet rettidigt og blev derfor afvist af Domstolen. Air France har ikke efterfølgende anmodet om et retsmøde, hvor dets synspunkter kunne fremlægges. Da heller ikke andre har anmodet om et retsmøde, er et sådant ikke afholdt.

Bedømmelse

Det første spørgsmål

27. Den forelæggende ret ønsker at få præciseret definitionen af udtrykket »aflysning« i forordningens artikel 2, litra l). Den angiver to muligheder. Ifølge den første kan »aflysning« »udelukkende vedrøre situationer, hvor flyet ikke afgår på det planlagte tidspunkt«. Ifølge den anden kan det betyde »alle situationer, hvor det pågældende fly […] afgår, men ikke når frem til bestemmelsesstedet, herunder situationer, hvor flyet er nødsaget til at vende tilbage til afgangslufthavnen af tekniske årsager«.

28. Jeg har imidlertid noteret mig, at hovedsagen netop omhandler et fly, der var nødsaget til efter kun få minutter at vende tilbage til afgangslufthavnen af tekniske årsager. Jeg er derfor enig med sagsøgerne i, at det spørgsmål, som den forelæggende ret skal have besvaret, er, om netop disse omstændigheder er omfattet af begrebet aflysning i forordningens forstand. Det er i denne sag unødvendigt og efter min mening uklogt, hvis Domstolen foretager en vurdering af andre mulige situationer, hvor et fly afgår fra afgangslufthavnen som planlagt, men lander et andet sted end bestemmelsesstedet. Ved ethvert forsøg på at give et udtømmende svar, vil man sandsynligvis forsømme at tage hensyn til alle situationer.

29. Således som sagen er beskrevet i forelæggelsesafgørelsen, er der desuden ikke noget, der tyder på, at den omhandlede flyafgang blev genoptaget på noget tidspunkt, efter at flyet var vendt tilbage til afgangslufthavnen. Alle sagsøgerne nåede til sidst frem til deres bestemmelsessted med andre flyafgange [6].

6 — Flyafgangen den 26.9.2008, kl. 19.40, som familien López Sousa blev ombooket til, kan tydeligvis ikke anses for samme flyafgang som den, de havde plads på den 25.9.2008, kl.19.40.

Det er derfor ikke nødvendigt at tage stilling til, om en forsinkelse af flyet, hvis det var lettet igen efter noget tid, skal sidestilles med en aflysning, og hvor lang tid der i givet fald skulle være gået.

30. Jeg er desuden enig med Kommissionen i, at årsagen ti, at flyet vendte tilbage, er uden betydning ved afgørelsen af, om en flyafgang er aflyst eller ej. Årsagen kan have betydning, når der i tilfælde af aflysning skal tages stilling til, om denne »skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet«, som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, hvilket medfører, at der ikke skal betales kompensation. Den er uden betydning for konstateringen af en aflysning, det være sig i denne sag eller i andre situationer. I denne sag er de nærmere omstændigheder med hensyn til flyets tilbagevenden til afgangslufthavnen ikke oplyst, og der er ikke stillet spørgsmål om, hvorvidt disse omstændigheder var »usædvanlige« i artikel 5, stk. 3's forstand.

31. Derfor skal det første spørgsmål efter min opfattelse omformuleres: Betyder begrebet »aflysning« i forordningens artikel 2, litra l), udelukkende, at flyet ikke afgår på det planlagte tidspunkt, eller omfatter det også den situation, hvor flyet vender tilbage til afgangslufthavnen og ikke kommer videre?

32. Jeg finder det for så vidt ikke vanskeligt at give det svar, at en flyafgang er aflyst i forordningens forstand, hvis det ikke når frem til bestemmelsesstedet, selv om det er lettet som planlagt, men vender tilbage til afgangslufthavnen uden af komme videre.

33. Der findes ingen definition af »flyafgang« i forordningen, men Domstolen har fortolket begrebet med, at »det 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«[7]. Det væsentlige er således, at der foretages en lufttransport af passagerer og deres bagage fra lufthavn A til lufthavn B[8].

34. »Aflysning« af en flyafgang er derimod defineret. Herved forstås: »en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres.« Denne definition er objektiv. Den vedrører den faktisk manglende gennemførelse af en flyvning, og ikke afgørelsen om ikke at gennemføre flyvningen, og endnu mindre tidspunktet, hvor en sådan afgørelse træffes.

7 — Sag C-173/07, Emirates Airlines, Sml. 2008 I, s. 5237, præmis 40.

8 — Der er selvfølgelig situationer, hvor (som regel små) trafikfly tager passagerer på mindre ture f.eks. i forbindelse med rundflyvninger eller prøveflyvninger, og hvor flyet efter planen naturligt vil vende tilbage til afgangslufthavnen. Disse flyvninger er ikke alene irrelevante for nærværende sag, men det er også tvivlsomt, om de er omfattet af forordningens anvendelsesområde.

35. Når et fly, som skal fragte passagerer og deres bagage fra A til B, afgår fra A som planlagt, men vender tilbage til A uden at komme videre, og simpelthen afleverer dets passagerer og deres bagage ved afgangsstedet, er der efter min opfattelse ikke tale om en transporthandling. Ingen del af den »enhed« af transporthandlingen, som skulle udføres af luftfartsselskabet på den planlagte rute, er blevet udført. Det væsentlige ved transporthandlingen er ikke opnået. Luftfartsselskabet har ikke transporteret nogen eller noget nogen vegne hen. Passagererne befinder sig i samme situation, som hvis de var blevet i afgangshallen uden håb om at komme afsted med deres planlagte afgang. De er nødt til at finde alternative måder at komme til B, da den tidligere planlagte flyafgang ikke kan bringe dem derhen.

36. Dermed er der efter min opfattelse klart tale om, at den pågældende flyvning »ikke gennemføres«.

37. Den franske regering og Det Forenede Kongerige har imidlertid protesteret imod enhver fortolkning af forordningen, som indebærer, at et fly kan betragtes som aflyst, efter at det er lettet.

38. Det Forenede Kongerige henviser dels til Domstolens udtalelse i dommen i sagen Sturgeon m.fl. [9], hvorefter »en forsinket flyafgang […], uanset varigheden af forsinkelsen, herunder hvis der er tale om en lang forsinkelse, […] ikke [kan] anses for aflyst, når den gennemføres i overensstemmelse med den oprindelige planlægning«. Domstolen når frem til, at hvis flyafgangen gennemføres i overensstemmelse med arrangørens oprindelig plan, kan den aldrig betragtes som aflyst.

39. Jeg mener ikke, man kan drage en sådan konklusion. Den citerede udtalelse drejer sig om forsinkede flyafgange, hvor flyet afgår og herefter ankommer til bestemmelsesstedet på et senere tidspunkt end planlagt. Den drejer sig ikke om flyafgange, som afbrydes, hvorefter flyet vender tilbage til afgangslufthavnen, således at resultatet er det samme, som hvis flyafgangen slet ikke gennemføres.

40. Den franske regering henviser også til sagen Sturgeon m.fl., og særligt til Domstolens udtalelse [10] om, at »det er […] principielt 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 […]«. Den franske regering slutter modsætningsvis, at der ikke kan være tale om aflysning, når planlægningen for den oprindelige flyafgang ikke opgives.

9 — Forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sml. I, s. 10923, præmis 34.

10 — Dommens præmis 36.

41. Denne slutning ses ikke at være berettiget. Som anført blev det i sagen Sturgeon m.fl. gjort gældende, at en flyafgang blot var forsinket, men ikke aflyst, hvorimod noget sådant ikke er gjort gældende i denne sag. På den ene side er den omstændighed, at der i nogle tilfælde må siges at være tale om aflysning, ikke ensbetydende med, at der i andre tilfælde aldrig kan være tale om aflysning. På den anden side ser det ud til, at i hvert fald nogle af sagsøgerne blev »overført« til andre flyafgange. Derudover blev al planlægning for den oprindelige flyafgang alene med undtagelse af selve afgangen faktisk opgivet. Ruten og ankomsten til bestemmelsesstedet (som vel udgør kernen i enhver transporthandling med fly eller del deraf) blev aflyst og erstattet med en tilbagevenden til afgangslufthavnen, hvorved den relevante del af den oprindelige planlægning ikke blev gennemført.

42. Det Forenede Kongerige har endvidere gjort gældende, at af de tre tilfælde, hvor forordningen fastsætter minimumsbetingelser, vedrører boardingafvisning og forsinkelse af flyafgange i sagens natur situationen før start. Derfor må aflysning også vedrøre situationen før start.

43. Dette forekommer ikke logisk. Man kunne lige så godt hævde, at eftersom boardingafvisning og aflysning indebærer, at passageren ikke kommer med den flyafgang, han havde plads på, indebærer forsinkelser ligeledes dette, hvilket ikke giver mening, eftersom passageren ved en forsinkelse netop tager det fly, han har booket.

44. Det Forenede Kongerige gør herefter gældende, at den blotte ændring af den planlagte flyafgang, såsom en modificering af flyplanen eller en omlægning af det endelige bestemmelsessted, ikke er det samme som en aflysning af flyafgangen, hverken i ordets normale betydning eller efter definitionen i forordningens artikel 2, litra l). Det Forenede Kongerige har ligeledes indvendt, at såfremt udtrykket »aflysning« finder anvendelse i situationer, hvor flyet ganske enkelt ikke har fulgt dets planlagte rute, men kun tilbagelagt en del af distancen, vil det være vanskeligt eller umuligt at anvende den »distance-inddeling«, som er gældende for kompensation efter forordningens artikel 7, stk. 1.

45. Som jeg allerede har givet udtryk for, drejer denne anmodning om en præjudiciel afgørelse sig alene om en klar og endelig tilbagevenden til afgangslufthavnen, uden at andre bestemmelsessteder er nået, og Domstolen bør begrænse sin stillingtagen til denne situation. Jeg finder således ikke Det Forenede

Kongeriges indlæg herom relevant for sagens behandling.

46. En række yderligere anbringender med omtrent samme ordlyd er blevet gjort gældende af såvel den franske regering som Det Forenede Kongerige.

47. For det første har de understreget, at forordningen har som målsætning, at luftfartsselskaberne tilskyndes til at informere passagererne om aflysninger så tidligt som muligt før den planlagte dato [11] og undlader at aflyse flyafgange af rent forretningsmæssige årsager (sandsynligvis i tilfælde, hvor antallet af reservationer gør afgangen urentabel) [12]. Når først flyet er lettet, er der selvfølgelig ingen mulighed for at informere passagererne om en »aflysning« før det planlagte afgangstidspunkt, ligesom flyselskabet heller ikke har nogen forretningsmæssig begrundelse for ikke at fortsætte flyvningen. Det er således ikke i overensstemmelse med forordningens hensigt og formål at klassificere enhver hændelse, som opstår efter flyets planmæssige afgang, som en aflysning.

48. Jeg er enig i, at målsætningerne om at begrænse aflysninger og tilskynde varsling af disse er nogle af forordningens målsætninger. Det er ligeledes korrekt, at 12. betragtning i præamblen kæder kompensation ved aflysninger sammen med undladelsen af at informere passagererne på forhånd; en undladelse, som er uden relevans, hvis et fly aflyses efter afgang. Var dette eneste målsætning i relation til aflysninger, ville det til en vis grad støtte de to regeringers anbringender. Forordningen har imidlertid andre målsætninger — først og fremmest målsætningen om sikring af et højt beskyttelsesniveau for passagerer [13]. At undgå aflysninger og sørge for varsling af disse må anses for blot at være nogle af midlerne til at opnå den beskyttelse af passagerer, som er hovedformålet. Kompensation ved aflysninger i sidste øjeblik er et andet middel, som er egnet til at opnå dette, ikke mindst hvis aflysningen sker senere end i sidste øjeblik.

49. Det, som sagsøgerne i hovedsagen oplevede, var tydeligvis ikke en boardingafvisning. Luftfartsselskabet har heller ikke — i modsætning til situationen i sagen Sturgeon

11 — Jf. 12. betragtning i forordningens præambel, sammenholdt med artikel 5, stk. 1, litra c), hvorefter luftfartsselskabet skal informere passagerne om aflysninger for derved at undgå pligten til at betale kompensation, såfremt visse andre betingelser er opfyldt.

12 — Jf. punkt 1 i begrundelsen for Kommissionens oprindelige forslag til forordningen, KOM(2001) 784 endelig., hvori anføres: »Boardingafvisning og aflysning af fly af kommercielle grunde giver anledning til stor ærgrelse, ikke blot fordi dette forårsager betydelig forsinkelse og ødelægger rejseplaner, men også fordi dette repræsenterer transportørens manglende overholdelse af sin forpligtelse til at transportere passagerer med rimelig hurtighed.«

13 — Jf. navnlig første og anden betragtning til forordningens præambel og dom af 10.1.2006, sag C-344/04, IATA og ELFAA, Sml. I, s. 403, præmis 69.

m.fl. — gjort gældende, at der var tale om en forsinkelse. Hvis der heller ikke var tale om en aflysning, ville der være et betydeligt hul i beskyttelsen af passagerer. Et luftfartsselskab kunne gøre gældende, at det ikke havde noget som helst ansvar efter forordningen, heller ikke til at yde bistand eller forplejning og indkvartering (der forekommer bestemt at være tilbudt meget lidt bistand eller forplejning og indkvartering i denne sag). Et så grelt hul ville være fuldstændig i strid med målsætningen om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Det ville betyde, at passagererne i en sådan situation ville få en dårligere behandling ikke blot i forhold til de passagerer, der fik deres afgang aflyst før start, men også i forhold til dem, hvis afgang var forsinket et par timer, og det selv om deres situation var betydeligt mere belastende.

50. Da der, som anført af Kommissionen, ikke er noget i forordningen, der tyder på, at »aflysning« kun kan forekomme, før flyet afgår, finder jeg ikke, at der i dens ordlyd skal indfortolkes en sådan begrænsning, når det i den grad går imod forordningens primære formål.

51. Jeg vil imidlertid understrege, at aflysning af en flyafgang efter start er en mere sandsynlig følge af usædvanlige omstændigheder, som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, end aflysning på et tidspunkt, hvor luftfartsselskabet kan nå at varsle passagerne. Flyselskabet skal således kun betale kompensation for aflysning efter afgang, hvis det ved at have truffet alle rimelige forholdsregler kunne have undgået det, som forårsagede aflysningen. Hvis årsagen således kunne have været undgået, ifaldes der erstatningsansvar i medfør af Montrealkonventionens artikel 19, og efter forordningens artikel 12, stk. l, kan kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 fratrækkes beløb, der betales som følge heraf.

52. Dernæst har den franske regering og Det Forenede Kongerige advaret mod risikoen for, at piloter, hvis flyets tilbagevenden til afgangslufthavnen betragtes som en aflysning, kan være presset til at fortsætte flyvningen frem for at vende tilbage, for at undgå luftfartsselskabets forpligtelse til at betale kompensation efter forordningen. Et sådant pres kan udgøre en sikkerhedsrisiko for flyet.

53. Tanken herom forekommer usandsynlig. Selv om man antog, at luftfartsselskabet var afstumpet og ligeglad med passagerernes sikkerhed, finder jeg det usandsynligt, at noget luftfartsselskab ville foretrække risikoen for

en ulykke med potentielt meget store beløb på spil både ved tab af eget materiel og ved at skulle betale erstatning til ofrene, frem for at være forpligtet til at betale en bestemt, men begrænset kompensation efter forordningen. Det er desuden endnu mere usandsynligt, hvis det af sikkerhedsmæssige hensyn haster med at vende tilbage, og dette skyldes usædvanlige omstændigheder som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3 (hvilket formodentlig vil være tilfældet, medmindre luftfartsselskabet har undladt at træffe alle rimelige forholdsregler), hvorved luftfartsselskabet er fritaget for pligten til at betale kompensation efter artikel 7. Også hvis man ser bort fra piloters forpligtelse til at overholde internationalt vedtagne sikkerhedsprocedurer og sikkerhedskrav, formoder jeg, at de sandsynligvis vil tage mere hensyn til såvel egen som besætningens og passagerernes sikkerhed end til den forretningsmæssige trivsel hos det luftfartsselskab, som har ansat dem.

54. Endelig gør de to regeringer opmærksom på, at passagerer kan gøre krav gældende i overensstemmelse med artikel 19 i Montrealkonventionen under omstændigheder som i nærværende sag, selv om der ikke er ret til kompensation efter forordningens artikel 7.

55. Denne konstatering er korrekt. Jeg finder den imidlertid uden relevans i forhold til spørgsmålet om retten til kompensation efter forordningen.

56. Det er således min opfattelse, at udtrykket »aflysning« som defineret i forordningens artikel 2, litra l), omfatter tilfælde, hvor et fly afgår, men vender tilbage til afgangslufthavnen og ikke kommer videre.

Det andet spørgsmål

57. I den forelæggende rets andet spørgsmål lægges det til grund, at der er tale om en aflysning. Den forelæggende ret ønsker oplyst, hvad der ligger i begrebet »yderligere kompensation« i forordningens artikel 12, stk. 1, der som tidligere anført har følgende ordlyd: »Denne forordning indskrænker på ingen måde en passagers ret til yderligere kompensation. Kompensation i henhold til denne forordning kan fratrækkes en sådan yderligere kompensation.«

58. På denne baggrund har den forelæggende ret spurgt, om en national domstol har mulighed for at tilkende erstatning for skade

(herunder ikke-økonomiske skade) som følge af misligholdelse af en kontrakt om flytransport efter de kriterier, der er fastsat i national lovgivning og retspraksis. Eller omfatter »yderligere kompensation« kun passagerernes dokumenterbare udgifter, som det transporterende flyselskab ikke i tilstrækkeligt omfang har godtgjort i overensstemmelse med kravene i forordningens artikel 8 og 9, uden at de erstatningssøgende har påberåbt sig disse bestemmelser? Den forelæggende ret ønsker ligeledes oplyst, om de to former for »yderligere kompensation« er indbyrdes forenelige.

59. Første del af spørgsmålet kan let besvares. Der er ingen begrænsning i artikel 12, stk. 1, med hensyn til, hvilken form for erstatning en passager kan gøre krav på. Dette fastlægges efter national ret, som atter skal tage højde for Montrealkonventionen. Det skal i den forbindelse nævnes, at Domstolen i Walz-sagen [14] fandt, at »skade« i Montrealkonventionen kan være både økonomisk og ikke-økonomisk skade.

60. Dette svar må også gælde anden del af spørgsmålet. Den omstændighed, at der skal betales kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, er ikke til hinder for, at en passager kan gøre krav på kompensation for udgifter pådraget som følge af luftfartsselskabets manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter artikel 8 og 9. Selv om en sådan kompensation ikke er udtrykkeligt foreskrevet, er det klart, at forpligtelsen til at byde bistand samt forplejning og indkvartering ville være meningsløs, hvis man ikke kunne håndhæve den.

61. Den nationale domstol har imidlertid også spurgt, om passageren har krav på kompensation for udgifter pådraget som følge af, at luftfartsselskabet har undladt at opfylde sine forpligtelser efter artikel 8 og 9, »uden at de erstatningssøgende har påberåbt sig disse bestemmelser«. Det er uklart, hvad der menes med dette. Sagsøgerne har i deres indlæg for Domstolen citeret uddrag af deres stævning fra hovedsagen, hvoraf fremgår, at de netop har gjort gældende, at de ikke blev tilbudt den forplejning og indkvartering, som forordningen forpligter til, og at de udtrykkeligt henviste til forordningens artikel 9. Uanset hvilke vanskeligheder der måtte være i forhold til de nationale procedurekrav, er der intet i selve forordningen, der alene på grund af den manglende påberåbelse heraf er til hinder

14 — Dom af 6.5.2010, sag C-63/09, præmis 29.

for, at der ydes kompensation for manglende bistand, forplejning og indkvartering i overensstemmelse med artikel 8 og 9. National lovgivning, som medfører dette, må anses for ulovlig, i det omfang den erstatningssøgendes rettigheder efter forordningen krænkes.

62. Det er på den anden side tænkeligt, at den nationale domstol blot ønsker oplyst, om den erstatningssøgende på det afgørende tidspunkt skal have anmodet flyselskabet om bistand, forplejning og indkvartering i overensstemmelse med forordningens artikel 8 og 9, for at kravet kan anerkendes. Hvis dette er tilfældet, må svaret være benægtende. På trods af, at forordningens artikel 14 pålægger flyselskabet at informere passagererne om deres rettigheder efter forordningen, er forpligtelsen til at sørge for forplejning, indkvartering og bistand på ingen måde betinget af en anmodning fra passageren. Dette fremgår udtrykkeligt af artikel 8 og 9: »tilbydes passagererne […]«.

63. En fortolkning af udtrykket »yderligere kompensation« i forordningens artikel 12, stk. 1, som omfatter kompensation for udgifter pådraget ved flyselskabets manglende opfyldelse af dets forpligtelser efter forordningens artikel 8 og 9, medfører et andet problem. Efter artikel 12, stk. 1, andet punktum, kan kompensation »i henhold til denne forordning« fratrækkes enhver »yderligere kompensation«. Hvis kompensation efter forordningen fortolkes således, at den kun omfatter kompensation nævnt i artikel 7, kunne det tyde på, at der kan foretages en udligning i forhold til en kompensation for manglende forplejning, indkvartering og bistand, der ikke som sådan er en kompensation »i henhold til denne forordning«.

64. En sådan fortolkning giver ingen mening. Forpligtelsen til at betale kompensation efter artikel 7 og forpligtelsen til at sørge for forplejning, indkvartering og bistand gælder sideløbende og kumulativt. Luftfartsselskabet kan ikke undgå den ene ved at modregne med den anden. Selv hvis man fulgte denne fortolkning, fastslår artikel 12, stk. 1, blot, at kompensation efter forordningen *kan* fratrækkes yderligere kompensation. Der er ingen forpligtelse til at trække den fra, og det vil til enhver tid være op til domstolene at afgøre, om et fradrag efter sagens omstændigheder er rimeligt. I nærværende sag ville det så afgjort ikke være rimeligt.

Forslag til afgørelse

65. På grundlag af ovenstående betragtninger foreslår jeg, at Domstolen besvarer de af Juzgado de lo Mercantil no 1 forelagte spørgsmål således:

»Udtrykket »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, omfatter situationer, hvor et fly afgår, men derefter vender tilbage til afgangslufthavnen og ikke kommer videre.

Udtrykket »yderligere kompensation« i artikel 12, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 omfatter kompensation, som tilkendes i overensstemmelse med national lovgivning og retspraksis for tab og skade (herunder ikke-økonomiske skade) som følge af misligholdelse af en kontrakt om flytransport.

Har et flyselskab undladt at opfylde sine forpligtelser efter artikel 8 og 9 i forordning nr. 261/2004, har de berørte passagerer krav på at få godtgjort alle udgifter afholdt som følge af denne undladelse, uanset om de fremsatte anmodning herom på det afgørende tidspunkt. Kompensation tilkendt efter forordningens artikel 7 kan ikke fratrækkes denne godtgørelse.«