FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT ELEANOR SHARPSTON
föredraget den 28 juni 2011 [1]

1. Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra (marknadsdomstol nr 1, Pontevedra) söker i förevarande mål klarlägga huruvida ”inställd flygning” i den mening som avses i förordning nr 261/2004 [2] innefattar den situationen att en flygning påbörjats men planet av tekniska skäl är tvunget att återvända till avreseflygplatsen. Den har vidare sökt ytterligare vägledning för tolkningen av begreppet ”ytterligare kompensation” i artikel 12 i förordningen.

Tillämpliga rättsregler

Montrealkonventionen

2. Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (nedan kallad Montrealkonventionen) undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och ratificerades av denna den 5 april 2001. [3]

3. I tredje skälet i ingressen till Montrealkonventionen har de fördragsslutande staterna erkänt betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen.

4. I artikel 19 i Montrealkonventionen föreskrivs 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

1 — Originalspråk: engelska.

2 — 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, nedan kallad förordningen).

3 — Rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 om Europeiska gemenskapens ingående av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) (EGT L 194, s. 38). Montrealkonventionen trädde såvitt gäller EU, Frankrike och Spanien i kraft den 28 juni 2004. Den gäller nu i samtliga medlemsstater.

uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.”

2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

5. Enligt artikel 3.1 i förordning nr 2027/97, [4] regleras EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för ett sådant skadeståndsansvar.

…

Förordning nr 261/2004

12) Problem och olägenheter för passagerarna som orsakas av inställda flygningar bör … minskas. Detta bör åstadkommas genom att trafikföretagen förmås att före den tidtabellsenliga avgångstiden informera passagerarna om inställda flygningar och att de dessutom erbjuder en rimlig ombokning, för att passagerarna skall kunna vidta andra åtgärder. …

6. I skälen i förordningen anges bland annat följande överväganden:

13) Passagerare vars flygning ställts in bör ges möjlighet att få ersättning för biljetten eller få resan ombokad under tillfredsställande villkor samt bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

”1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

14) Liksom i Montrealkonventionen bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära

4 — Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor (EGT L 285, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor (EGT L 140, s. 2).

omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits....”

7. Enligt artikel 1.1 anges minimirättigheter för passagerare när a) de nekas ombordstigning mot sin vilja, b) deras flygning ställs in eller c) deras flygning försenas. Enligt artikel 3.1 a gäller förordningen bland annat när passagerare reser från en flygplats inom en medlemsstats territorium.

8. I artikel 2.1 definieras ”inställd flygning” som ”en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats”. [5]

9. Artikel 5 har rubriken ”Inställd flygning”. I artikel 5.1 a och 5.1 b föreskrivs att passagerare vars flygning ställs in ska erbjudas assistans i enlighet med artiklarna 8, 9.1 a och 9.2 av det lufttrafikföretag som utför flygningen. Dessutom ska passagerare, när omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c.

10. Enligt artikel 5.1 c har de passagerare vars flygning inställts även rätt till kompensation av lufttrafikföretaget i enlighet med artikel 7, om 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.”

5 — Definitionen innefattar även villkoret ”och på vilken minst en plats reserverats”. Förevarande mål rör emellertid inte flygningar som ställts in innan några platser reserverats.

11. Artikel 5.3 har följande lydelse:

”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.”

12. Artikel 7 har rubriken ”Rätt till kompensation”. Punkterna 1 och 2 har följande lydelse:

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

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

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer,

c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.

2. När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8, och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen

a) med två timmar för alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller

b) med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1 500 kilometer och 3 500 kilometer, eller

c) med fyra timmar för alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 med 50 procent.”

13. Artikel 8 har rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”. När det hänvisas till den artikeln föreskrivs det i artikel 8.1 att passagerare ska erbjudas att välja mellan a) återbetalning av hela inköpspriset för biljetten, för en del av resan eller hela resan samt, i relevanta fall, en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt, b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller c) sådan ombokning vid en senare tidpunkt.

14. Enligt artikel 8.3 ska lufttrafikföretag, när det erbjuder en passagerare en flygning till en annan flygplats på destinationsorten än den som bokningen avsåg, 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.

15. Artikel 9 har rubriken ”Rätt till service”. När hänvisning sker till den artikeln föreskrivs det i artikel 9.1 att passagerare ska erbjudas (utan kostnad, men på villkor som är beroende av förseningens varaktighet) a) måltider och förfriskningar, b) hotellrum och c) transport mellan flygplatsen och passagerarens inkvarteringsort. Passagerare skall dessutom, enligt artikel 9.2, erbjudas att utan kostnad ringa två telefonsamtal eller skicka två telex, fax eller e-postmeddelanden.

16. Artikel 12 har rubriken ”Ytterligare kompensation”. I artikel 12.1 föreskrivs att ”[t]illämpningen 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.”

Omständigheter, förfarande och tolkningsfrågorna

17. Kärandena – María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González och deras dotter Yaiza Pato Rodríguez, fyra år (familjen Pato Rodríguez), Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez och deras som Yago López Sousa, sex år (familjen López Sousa) och Rodrigo Manuel Puga Lueiro – var bokade på Air France flygning från Paris (flygplatsen Charles de Gaulle) till Vigo (flygplatsen Peinador), med planerad avgångstid kl. 19.40 den 25 september 2008.

18. Flygplanet lyfte som planerat, men efter några minuter beslutade sig piloten för att återvända till Charles de Gaulle på grund av ett tekniskt problem med flygplanet.

19. Det var bara Rodrigo Manuel Puga Lueiro som erbjöds assistans eller hotellrum av Air France personal. Övriga sov i en annan terminal på Charles de Gaulle eftersom den terminal från vilket deras plan skulle avgå stängde vid midnatt.

20. Air France bokade om familjen Pato Rodríguez till en flygning till Oporto, som avgick från Paris (flygplatsen Orly) kl. 07.05 den 26 september. De kom till sitt hem i staden

Vigo med taxi från Oporto, till en kostnad av 170 euro.

21. Familjen López Sousa bokades om till flygningen mellan Paris och Vigo med avgångstid kl. 19.40 den 26 september. De erhöll ingen assistans under tiden fram till avgång.

22. Rodrigo Manuel Puga Lueiro flög från Paris till Vigo via Bilbao på morgonen den 26 september.

23. Kärandena väckte tillsammans talan mot Air France vid den hänskjutande domstolen. De gjorde gällande att bolaget brutit mot deras lufttransportavtal och yrkar var och en kompensation med 250 euro enligt artikel 7 i förordningen.

24. Familjen Pato Rodríguez yrkar ytterligare 170 euro i kompensation för deras taxikostnad från flygplatsen i Oporto till Vigo. Familjen López Sousa yrkar ersättning med 20,50 euro för kostnader för mat på flygplatsen och ersättning med 23,20 euro för en extra dag för hunden på hundpensionat. Var och en av kärandena yrkar dessutom ersättning med 650 euro för ideell skada, med undantag av Rodrigo Manuel Puga Lueiro som i den delen yrkar ersättning med 300 euro.

25. Den nationella domstolen har i sin begäran om förhandsavgörande anfört att målet rör frågor om tolkning av förordningen. Den har anfört att parterna tolkar innebörden av begreppet ”inställd flygning” på olika sätt och detta kan inte avgöras enbart utifrån bestämmelsens ordalydelse. Den har därför ställt följande frågor till domstolen:

”a. Ska begreppet inställd flygning som definieras i artikel 2 l i [förordningen] tolkas så, att det endast innebär att flygningen inte avgår som planerat eller ska det även anses innefatta andra omständigheter som innebär att flygningen för vilken plats hade reserverats har påbörjats men inte kommer fram till sin destination, till exempel om flygplanet tvingas vända tillbaka till ursprungsflygplatsen av tekniska skäl?

b. Ska begreppet ytterligare kompensation i artikel 12 i [förordningen] tolkas så, att en nationell domstol om flygningen ställs in får döma ut ersättning, däribland för ideell skada, på grund av underlåtelse att fullgöra lufttransportavtalet enligt de kriterier som fastställts i de nationella bestämmelserna och i nationell rättspraxis rörande avtalsbrott, eller får en sådan kompensation endast 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 [förordningen], utan att dessa bestämmelser har åberopats, eller är slutligen dessa två

typer av ytterligare kompensation förenliga med varandra?”

26. Skriftliga yttranden har inkommit från kärandena vid den nationella domstolen, Frankrikes, Italiens, Polens och Förenade kungarikets regeringar samt från kommissionen. Air France ingav ett skriftligt yttrande efter det att tidsfristen löpt ut men begärde inte att få föra fram sina synpunkter vid ett muntligt sammanträde efter att det skriftliga yttrandet avvisats av domstolen. Då ingen av de övriga parterna begärde att sammanträde skulle hållas har så inte skett.

Bedömning

Den första frågan

27. Den hänskjutande domstolen söker klarlägga tolkningen av begreppet ”inställd flygning” i artikel 2.1 i förordningen. Den har själv angivit två möjliga tolkningar. Den första är att inställd flygning endast innebär att planet inte tar sig i väg såsom planerat. Den andra är att inställd flygning föreligger vid ”varje omständighet som leder till att en flygning … påbörjas men inte når sin destination, inklusive när planet av tekniska skäl tvingas återvända till avreseflygplatsen”.

28. Jag konstaterar emellertid att målet vid den nationella domstolen rör en situation där planet av tekniska skäl tvingades återvända till avreseflygplatsen – tydligen efter bara några minuters flygning. Jag delar därför kärandenas i målet vid den nationella domstolen uppfattning att den fråga som den hänskjutande domstolen har behov av att få besvarad är huruvida denna särskilda situation utgör en inställd flygning i den mening som avses i förordningen. Det är i förevarande mål inte nödvändigt och vore enligt min mening oklokt för domstolen att beakta andra möjliga situationer då ett plan lämnar avreseflygplatsen såsom planerat men landar på någon annan plats än dess avsedda destination. Varje försök att lämna ett allomfattande svar skulle sannolikt medföra att en eller flera typsituationer missades.

29. Det framgår inte heller av de omständigheter som redovisats i begäran om förhandsavgörande att flygningen i fråga återupptogs vid någon senare tidpunkt efter att planet återvänt till avreseflygplatsen. Samtliga kärande kom till sin destination via andra flygningar.[6] Det är därför inte nödvändigt att pröva huruvida det skulle anses föreligga en

6 — Det är uteslutet att anse flygningen, som var planerad till kl. 19.40 den 26 september 2008, till vilken familjen López Sousa bokades om, var samma flygning som den som planerats till och avgick kl. 19.40 den 25 september.

inställd flygning om flygningen hade avgått på nytt efter en viss tids uppehåll och, om så är fallet, hur långt detta uppehåll i så fall skulle behöva vara.

30. Jag delar vidare kommissionens uppfattning att skälet till återvändandet är irrelevant vid prövningen av huruvida en flygning är inställd eller inte. Om det föreligger en inställd flygning kan det skälet vara relevant när det ska prövas huruvida detta ”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 förordningen. I sådant fall ska ingen kompensation utgå. Det är däremot inte relevant vid prövningen av huruvida det föreligger en inställd flygning, varken inom ramen för förevarande mål eller i någon annan situation. Det har i förevarande mål inte redovisats några detaljerade uppgifter om skälet till att planet återvände till avreseflygplatsen och det har inte ställts någon fråga huruvida dessa omständigheter ska anses ha varit ”extraordinära” i den mening som avses i artikel 5.3.

31. Jag anser därför att den första frågan ska besvaras utifrån följande frågeställning: Innebär begreppet ”inställd flygning”, såsom det definieras i artikel 2.1 i förordningen, enbart att flygningen inte avgår som planerat eller innefattar det även den situationen att planet återvänder till avreseflygplatsen utan att fortsätta färden?

32. Det är enligt min mening självklart att frågan ska besvaras så att en flygning är inställd i den mening som avses i förordningen om planet återvänder till avreseflygplatsen utan att fortsätta färden, även om det har avgått som planerat.

33. Flygning definieras inte i förordningen, men domstolen har definierat begreppet på så sätt att en flygning ”i huvudsak består av en lufttransport, och är därmed, på ett visst sätt, en ’enhet’ av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer sin färdväg”.[7] Dess kärna är således transporten av passagerare och deras bagage från flygplats A till flygplats B.[8]

34. ”Inställd flygning” definieras däremot i förordningen. Begreppet innebär ”en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats”. Denna definition är objektiv. Den hänvisar till att flygningen faktiskt inte utförs och inte till beslutet att ställa in flygningen – och än mindre till när ett sådant beslut fattas.

7 — Dom av den 10 juli 2008 i mål C-173/07, Emirates Airlines (REG 2008, s. I-5237), punkt 40.

8 — Det förekommer visserligen att (vanligen mindre) kommersiella flygbolag kan ta passagerare på kortare utflykter, till exempel för luftburna rundturer eller för att ge en första flygerfarenhet, och därvid planera att återvända till avreseflygplatsen. Sådana flygningar är inte bara irrelevanta inom ramen för förevarande mål. Det är även tveksamt om de omfattas av förordningens tillämpningsområde.

35. När en flygning är planerad att transportera passagerare och deras bagage från A till B och avgår från A som planerat men sedan återvänder till A utan att färden fortsätter, och passagerarna och deras bagage helt enkelt lämnas av på avreseflygplatsen, kan den flygningen enligt min mening inte sägas ha genomförts. Ingen del av denna ”enhet av transport” som lufttrafikföretaget hade att utföra enligt den resplan som detta företag fastställt hade faktiskt genomförts. Inget av åtagandets kärnändamål hade uppnåtts. Lufttrafikföretaget hade inte transporterat någon eller något någonstans. Passagerarna befann sig i samma situation som om de hade suttit kvar i avgångshallen utan någon förhoppning om att kunna genomföra sin planerade flygning. Det var nödvändigt att hitta ett annat sätt att transportera dem till B eftersom den tidigare planerade flygningen inte skulle ta dem dit.

36. Detta innebär enligt min mening helt klart att den ifrågavarande flygningen ”inte genomförs”.

37. Frankrikes och Förenade kungarikets regeringar har emellertid anfört vissa invändningar mot varje tolkning av förordningen som innebär att en flygning ska kunna anses inställd efter att den avgått.

38. Förenade kungarikets regering har inledningsvis hänvisat till vad domstolen uttalat i domen i de förenade målen Sturgeon m.fl. [9] om att ”[e]n försenad flygning kan följaktligen inte, oavsett hur lång förseningen är och till och med om det rör sig om en kraftig försening, betraktas som en inställd flygning, om en avgång äger rum i enlighet med den ursprungliga planeringen”. Den menar att när en flygning avgår i enlighet med lufttrafikföretagets ursprungliga planering kan den aldrig anses vara inställd.

39. Jag menar att det inte är möjligt att dra en sådan slutsats. Uttalandet rör försenade flygningar – vilka avgår och därefter ankommer till sin destination på en senare tidpunkt än planerat. Det rör inte flygningar som avbryts – och återvänder till sin avreseflygplats på ett sådant sätt att resultatet inte skiljer sig från en flygning som inte alls avgår.

40. Frankrikes regering har också hänvisat till domen i de ovannämnda målen Sturgeon m.fl., i synnerhet till domstolens uttalande [10] att ”[d]et kan således i princip 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”. Frankrikes regering drar härav slutsatsen att det motsatsvis följer att det inte kan föreligga någon inställd flygning när planeringen av den ursprungliga flygningen inte överges.

9 — Dom av den 19 november 2009 i de förenade målen C-402/07 och C-432/07, Sturgeon m.fl. (REG 2009, s. I-10923), punkt 34.

10 — Punkt 36 i domen.

41. Inte heller denna slutsats är enligt min mening välgrundad. Såsom anförts ovan rörde domen i de förenade målen Sturgeon m.fl. ett påstående att en flygning endast var försenad och inte inställd, medan det i förevarande mål inte finns något som tyder på att det föreligger något sådant påstående. Vidare innebär, å ena sidan, den omständigheten att det i vissa situationer kan anses föreligga en inställd flygning inte att det aldrig kan anses föreligga en inställd flygning i andra situationer. Å andra sidan förefaller bokningen, i vart fall för vissa av kärandena, ha flyttats över till en annan flygning. Dessutom övergavs faktiskt all planering för den ursprungliga flygningen, med undantag för avresan. Resvägen och ankomsten på avsedd destination (som utgör kärnan i varje flygtransport eller enhet av sådan transport) utgick och ersattes av en returresa till avreseflygplatsen, vilket ledde till att ingen meningsfull del av den ursprungliga planeringen genomfördes.

42. Förenade kungarikets regering har vidare anfört att bland de tre fall för vilka det i förordningen anges minimibestämmelser rör nekad ombordstigning och försening, till sin natur, den situation som råder före avgång. Därmed måste även inställd flygning ta sikte på situationen före avgång.

43. Detta är enligt min mening en slutsats som inte följer av premisserna. Det kan lika väl göras gällande att nekad ombordstigning och inställd flygning innefattar att passageraren inte kan ta det flyg på vilket han bokats och att även förseningar därför måste röra en sådan situation, vilket är nonsens eftersom passageraren vid försening faktiskt tar det flyg på vilket han bokats.

44. Förenade kungarikets regering har försökt visa att enbart en förändring av den tidigare planeringen av en flygning – såsom en förändring av resvägen eller omläggning av slutlig destination – inte utgör en inställd flygning, varken enligt normalt språkbruk eller enligt definitionen i artikel 2.1 i förordningen. Den har även invänt att om begreppet ”inställd flygning” skulle tillämpas i fall när en flygning helt enkelt inte har följt sin planerade resväg och bara en del av sträckan genomförts är det svårt eller omöjligt att tillämpa den mekanism för ”kompensation för distans” som föreskrivs i artikel 7.1 i förordningen.

45. Jag har emellertid ovan anfört att denna begäran om förhandsavgörande inte rör några andra omständigheter än att flygningen avgått från och slutligen återvänt till avreseflygplatsen utan att nå någon annan destination, och att domstolen bör begränsa sin prövning till den situationen. Jag anser därför att vad Förenade kungarikets regering anfört i detta

avseende inte är relevant i förhållande till den fråga som ska prövas.

46. Ett antal ytterligare liknande argument har anförts av såväl Frankrikes som Förenade kungarikets regeringar.

47. De har för det första understrukit att förordningens syfte är att förmå lufttransportföretag att informera passagerare om inställda flygningar så lång tid i förväg som möjligt från den planerade dagen för resan [11] och att avhålla dem från att ställa in flygningar av rent affärsmässiga skäl (troligen när antalet sålda biljetter gör flygningen olönsam). [12] När en flygning väl avgått finns det helt klart inte något utrymme för att före den planerade avresan informera passagerarna om att flygningen ställs in, och trafikföretaget kan heller inte ha några kommersiella skäl för att inte fortsätta flygningen. Det är därför oförenligt med förordningens syfte att anse något som inträffar efter den planerade avgången utgöra en inställd flygning.

48. Jag delar uppfattningen att ändamålet att avhålla från inställda flygningar och att uppmuntra till förhandsinformation om inställda flygningar återfinns bland förordningens syften. Det är också riktigt att kompensation vid inställda flygningar, i skäl 12 i förordningen, har knutits till en underlåtenhet att informera passagerarna i förväg. Denna underlåtenhet saknar relevans om flygningen ställs in efter att den avgått. Om detta hade varit det enda syftet med avseende på inställda flygningar kunde vad dessa två regeringar anför ha ett visst värde. Förordningen har emellertid även andra syften – främst att säkerställa ett långtgående skydd för passagerarna. [13] Det förefaller klart vara så att syftena att avhålla från inställda flygningar och att uppmuntra till förhandsinformation om inställda flygningar endast är några av de metoder som används för att uppnå det huvudsakliga syftet, som är att skydda passagerarna. Kompensation när flygningar ställs in i sista minuten är en annan sådan metod. Denna är inte mindre lämplig när flygningen ställs in efter att den påbörjats.

49. Den situation som kärandena i målet vid den nationella domstolen hamnat i utgjorde helt klart inte någon nekad ombordstigning. Inte heller – i motsats till situationen i domen

11 — Se skäl 12 i förordningen, tillsammans med bestämmelserna i artikel 5.1 c, i vilka det föreskrivs en skyldighet för trafikföretagen att informera passagerare om inställda flygningar och därigenom undvika betalningsansvar om vissa villkor är uppfyllda.

12 — Se punkt 1 i förklarande memorandum till kommissionens ursprungliga förslag till förordning, KOM(2001) 784 slutlig, där följande uttalas: ”Nekad ombordstigning och inställda flygningar av kommersiella skäl orsakar stor förtrytelse, inte bara för att de leder till allvarliga förseningar och stör reseplaneringen, utan också för att de visar på transportörens oförmåga att uppfylla sina åtaganden att frakta passagerarna rimligt snabbt.”

13 — Se, i synnerhet, skälen 1 och 2 i förordningen och dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA (REG 2006, s. I-403), punkt 69.

i det ovannämnda målet Sturgeon – förefaller trafikföretaget ha påstått att det rört sig om en försening. Om det inte heller skulle röra sig om en inställd flygning föreligger det en avsevärd lucka i passagerarskyddet. Ett trafikföretag skulle kunna göra gällande att det inte hade något ansvar alls enligt förordningen, inte ens för att erbjuda service eller assistans (i förevarande mål synes väldigt lite av den varan ha erbjudits kärandena). En så påfallande lucka skulle stå i bjärt kontrast till syftet att säkerställa ett långtgående skydd för passagerarna. Detta skulle innebära att den behandling som passagerare som befinner sig i en sådan situation skulle vara berättigade till – trots att deras situation faktiskt utgör en avsevärt större olägenhet – inte bara skulle vara mindre förmånlig än den som de vilkas flygning ställts in före avfärd är berättigade till utan även mindre förmånlig än den som de vilkas flygning försenats ett antal timmar är berättigade till.

50. Eftersom det, såsom kommissionen påpekat, inte finns något i förordningen som tyder på att en ”inställd flygning” enbart kan inträffa före avresan kan enligt min mening inte heller någon sådan begränsning tolkas in i lydelsen om detta på ett så uppenbart sätt skulle innebära att förordningens primära syfte motverkades.

51. Jag ska emellertid framhålla att när flygning ställs in efter avresan är det högre sannolikhet för att detta orsakas av extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen, än när det gäller flygningar som ställs in vid en tidpunkt när trafikföretaget har möjlighet att lämna passagerarna förhandsinformation. Trafikföretaget är således skyldigt att utge kompensation när en flygning ställs in efter avfärd endast om orsaken är sådan att den kunde ha övervunnits genom att vidta alla rimliga åtgärder. Om orsaken emellertid hade kunnat övervinnas genom sådana åtgärder är trafikföretaget skyldigt att utge ersättning enligt artikel 19 i Montrealkonventionen och, enligt artikel 12.1 i förordningen, kan den kompensation som ska utges enligt artiklarna 5.1 c och 7 i förordningen få tillgodoräknas från de belopp som ska utgå på grund av denna skyldighet.

52. Frankrikes och Förenade kungarikets regeringar har vidare varnat för risken att om ett återvändande till avreseflygplatsen anses som en inställd flygning kan detta påverka piloten att fortsätta flygningen snarare än att återvända, i syfte att undvika trafikföretagets skyldighet att utge kompensation enligt förordningen. Denna påverkan kan medföra risker för flygsäkerheten.

53. Detta förefaller inte sannolikt. Även med det osannolika antagandet att ett trafikföretag skulle vara känslolöst likgiltigt när det gäller passagerarnas säkerhet förefaller det otänkbart att ett trafikföretag skulle föredra risken

för olycka, med tillhörande risk för enorma förluster i fråga om både egna tillgångar och ersättning till offer, framför en klar skyldighet att betala en begränsad kompensation enligt förordningen. Detta gäller i än högre grad när ett brådskande återvändande av säkerhetsskäl orsakas av extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen (vilket troligen är fallet om inte trafikföretaget underlåtit att vidta alla rimliga åtgärder) och trafikföretaget, därmed, befrias från ansvar att utge kompensation enligt artikel 7. Vidare förefaller det troligt att piloterna, förutom att de är skyldiga att iaktta internationellt överenskomna säkerhetsförfaranden och krav, värderar sin egen samt besättningens och passagerarnas säkerhet högre än det ekonomiska välmåendet hos det trafikföretag i vilket de är anställda.

54. Slutligen har dessa två regeringar påpekat att passagerarna, även i avsaknad av rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordningen, alltjämt kan kräva ersättning i enlighet med vad som anges i artikel 19 i Montrealkonventionen i en sådan situation som den i förevarande mål.

55. Detta är i och för sig riktigt. Jag kan emellertid inte förstå på vilket sätt detta skulle vara relevant vid prövningen av frågan huruvida det föreligger en rätt till kompensation enligt förordningen eller inte.

56. Jag anser således att begreppet ”inställd flygning” i den mening som avses i artikel 2.1 i förordningen omfattar den situationen att en flygning påbörjas men planet sedan återvänder till avreseflygplatsen utan att fortsätta färden.

Den andra frågan

57. Den nationella domstolens andra fråga grundas på förutsättningen att det visat sig föreligga en inställd flygning. Den har ställt frågor angående betydelsen av begreppet ”ytterligare kompensation” i artikel 12.1 i förordningen, vilken jag påminner om har följande lydelse: ”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.”

58. Den nationella domstolen har mot denna bakgrund frågat först huruvida en nationell domstol är behörig att utge ersättning för

skada (inklusive ideell skada) som uppkommer till följd av att trafikföretaget underlåtit att uppfylla flygtransportavtalet, i enlighet med regler om kontraktsbrott i nationell lag och rättspraxis, eller om ”ytterligare kompensation” endast gäller dokumenterade utgifter som passagerarna haft och som inte på ett adekvat sätt kompenseras av trafikföretaget enligt artiklarna 8 och 9 i förordningen, även om kärandena inte uttryckligen hänvisat till dessa bestämmelser? Den nationella domstolen har vidare frågat huruvida de två ovannämnda tolkningarna av begreppet ”ytterligare kompensation” är förenliga.

59. Den första delen av den frågan kan besvaras enkelt. Det finns inga begränsningar i artikel 12.1 i förordningen angående den typ av skada som en passagerare kan kräva ersättning för. Den frågan får bedömas utifrån nationell rätt, som i sin tur måste vara i överensstämmelse med Montrealkonventionen. Det kan i detta sammanhang anmärkas att domstolen i domen i målet Walz [14] framhöll att begreppen ”préjudice” och ”dommage”, som avses i Montrealkonventionen, följaktligen ska anses omfatta såväl ekonomisk som ideell skada.

14 — Dom av den 6 maj 2010 i mål C-63/09 (REU 2010, s. I-4239), punkt 29.

60. Detta förefaller även besvara den andra delen av frågan. Den omständigheten att kompensation ska utgå enligt artiklarna 5.1 c och 7 i förordningen hindrar inte passagerare från att begära ytterligare kompensation för uppkomna kostnader på grund av att deras transportföretag underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 8 eller 9. Även om det inte uttryckligen föreskrivs att sådan kompensation ska utgå står det klart att skyldigheten att tillhandahålla service och assistans skulle vara utan verkan ifall den inte kunde genomdrivas.

61. Den nationella domstolen har emellertid även frågat huruvida kompensation för uppkomna utgifter på grund av att ett transportföretag underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 8 eller 9 kan utgå, ”även om kärandena inte uttryckligen hänvisat till dessa bestämmelser”. Det framgår inte klart vad som menas med detta. Sökandena har i sina inlagor till domstolen återgivit delar av sina inlagor till den nationella domstolen, där det framgår att de specifikt har hänvisat till underlåtenheten att tillhandahålla assistans i enlighet med förordningen, och de har uttryckligen hänvisat till artikel 9 i denna. Oavsett vilka svårigheter som kan föreligga när det gäller nationella förfarandebestämmelser finns det inget i förordningen i sig som hindrar att kompensation ges för kostnader som uppstått på grund av en underlåtenhet att tillhandahålla service och assistans enligt artiklarna 8 och 9 enbart på den grunden att käranden inte uttryckligen hänvisat till dessa

bestämmelser. En nationell bestämmelse som skulle leda till ett sådant resultat förefaller faktiskt vara oförenlig med förordningen i den mån det innebär att kärandena inte erhåller de rättigheter som förordningen ger dem.

62. Det kan å andra sidan tänkas att den nationella domstolen frågar om käranden, för att kunna göra gällande ett sådant anspråk, måste ha efterfrågat sådan service och assistans, enligt artiklarna 8 och 9 i förordningen, från trafikföretaget, vid den relevanta tidpunkten. Om så är fallet måste svaret bli nekande. Även om det i artikel 14 i förordningen föreskrivs en skyldighet för trafikföretaget att informera passagerarna om deras rättigheter enligt förordningen, är skyldigheten att tillhandahålla service och assistans inte på något sätt beroende av att det framställs en begäran därom från passageraren. Lydelsen av artiklarna 8 och 9 är tydlig: ”passagerare [ska] erbjudas …”.

63. Det finns ett annat problem med att tolka begreppet ”ytterligare kompensation” i artikel 12.1 i förordningen såsom innefattande kompensation för utgifter som vidkänts till följd av trafikföretagets underlåtenhet att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 8 eller 9. Enligt den andra meningen i artikel 12.1 får kompensation ”som beviljas i enlighet med denna förordning” räknas av från ”sådan kompensation”. Om kompensation som beviljats enligt förordningen tolkas restriktivt, såsom enbart kompensation enligt artikel 7, kunde detta innebära att sådan kompensation kunde räknas av från kompensation i anledning av underlåtenhet att tillhandahålla service, vilken inte i sig ”beviljas i enlighet med denna förordning”.

64. En sådan tolkning vore orimlig. Skyldigheten att utge kompensation enligt artikel 7 och skyldigheten att tillhandahålla service och assistans samverkar och föreligger vid sidan av varandra. Ett lufttrafikföretag kan inte undkomma den ena genom att bryta mot den andra. Även med en sådan tolkning föreskrivs det emellertid endast i artikel 12.1 att kompensation som beviljas i enlighet med förordningen *får* räknas av från ytterligare kompensation. Det föreligger ingen skyldighet att avräkna och det kommer alltid att ankomma på den behöriga domstolen att avgöra huruvida en avräkning är skälig i det enskilda fallet. I förevarande mål framgår det klart att sådan avräkning inte är skälig.

Förslag till avgörande

65. Mot bakgrund av vad som ovan anförts föreslår jag att domstolen besvarar de tolkningsfrågor som ställts av Juzgado de lo Mercantil nr 1 de Pontevedra på följande sätt:

”Begreppet ’inställd flygning’ i artikel 2.1 i 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 omfattar den situationen att en flygning påbörjas men planet sedan återvänder till avreseflygplatsen utan att fortsätta färden.

”Begreppet ”ytterligare kompensation i artikel 12.1 i förordning nr 261/2004 innefattar ersättning som, i enlighet med nationell lag och rättspraxis, ges för skada (inklusive ideell skada) för en flygning som ställs in till följd av ett åsidosättande av ett lufttransportavtal.

När ett lufttrafikföretag har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 8 och 9 i förordning nr 261/2004, får drabbade passagerare begära återbetalning av alla utgifter som uppkommit för dem till följd av denna underlåtenhet, oavsett om de vid den relevanta tidpunkten krävt att dessa skyldigheter skulle uppfyllas. Kompensation som betalas enligt artikel 7 i förordningen får inte räknas av från sådan återbetalning.”