FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT ELEANOR SHARPSTON

fremsat den 6. marts 2008 [1]

1. Forordning nr. 261/2004 [2] fastsætter bestemmelser om kompensation til luftfartspassagerer ved aflysning af flyafgange. Forordningen finder imidlertid ikke anvendelse på passagerer til en flyafgang fra et tredjeland til en medlemsstat, når det er et ikke-EF-luftfartsselskab, der udfører flyvningen. Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Tyskland) ønsker i det væsentlige oplyst, om en *returflyvning* fra et tredjeland til en medlemsstat skal anses for at udgøre en del af en flyvning fra denne medlemsstat, i det mindste hvis ud- og hjemrejsen blev booket samtidig.

Relevante retsforskrifter

Forordning nr. 261/2004

2. Forordning nr. 261/2004 har til formål at øge den beskyttelse, som luftfartspassagerer har adgang til inden for Fællesskabet [3]. Ved forordningen ophæves forordning nr. 295/91 [4], hvis formål var begrænset til alene for rutefly at yde refusion eller befordring, gratis tjenesteydelser og minimumskompensation for passagerer, som afvises. Den nye forordning omfatter alle kommercielle flyvninger og behandler, foruden afvisning, aflysninger og forsinkelser. Der er fastsat kompensation til passagerer ikke alene, såfremt de afvises, men tillige hvis deres afgang aflyses.

3. Det fremgår af første betragtning til forordning nr. 261/2004, at handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer og tage hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

4. Det anføres i sjette betragtning, at »[b]eskyttelsen for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i en medlemsstat, bør udvides til også at omfatte passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, hvis

1 — Originalsprog: engelsk.

2 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 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 (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46, s. 1). Forordningen trådte i kraft den 17.2.2005.

3 — Jf. navnlig første til fjerde betragtning til forordningen.

4 — Rådets forordning (EØF) af 4.2.1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning (EFT L 36, s. 5).

bestemmelseslufthavnen er beliggende i en medlemsstat, og det er et EF-luftfartsselskab [5], der udfører flyvningen«.

5. Artikel 3 med overskriften »Anvendelsesområde« definerer den personkreds, der er omfattet af forordningen. Det fremgår af artikel 3, stk. 1, at forordningen gælder

»a) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse

b) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland«.

6. Det skal på dette sted bemærkes, at der er forskel mellem ordlyden af artikel 3, stk. 1, i de fleste sprogudgaver af forordningen og den tyske udgave, som danner grundlag for den forelæggende rets spørgsmål.

7. De fleste sprogudgaver anvender en sætningskonstruktion svarende til »passengers departing from an airport«, som optræder i den engelske udgave af artikel 3, stk. 1, litra a) og b) [6]. Den tyske udgave indeholder imidlertid ordet »Flug« (»flyvning« eller »flyafgang«), hvilket indebærer, at sætningen lyder »passagerer, som stiger om bord i lufthavne […]« [7].

8. Som Frankrig korrekt har anført i sine skriftlige indlæg, ændrer forskellen i ordlyden mellem den tyske udgave og de øvrige sprogudgaver ikke bestemmelsens faktiske indhold. At stige om bord på et fly er det normale forstadium til afgangen. Når passagerer rejser fra en lufthavn, er det underforstået og åbenbart, at de gør dette ved at stige om bord på et fly.

9. Passagerer, hvis flyafgang aflyses, har i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), ret til kompensation fra luftfartsselskabet i overensstemmelse med artikel 7.

5 — »EF-luftfartsselskab« defineres i artikel 2, litra c), som et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23.7.1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EFT L 240, s. 1).

6 — Den franske ordlyd er »passagers au départ d'un aéroport« og den spanske »pasajeros que partan de un aeropuerto«. Tilsvarende formuleringer anvendes i f.eks. den nederlandske, italienske og portugisiske udgave.

7 — »Fluggäste, die auf Flughäfen […] einen Flug antreten.« En tilsvarende ordlyd anvendes i den tyske udgave af sjette betragtning.

10. Artikel 7, stk. 1, fastsætter den kompensation, som passagerer har krav på ved boardingafvisning og ved aflysning af en flyafgang. I henhold til artikel 7, stk. 1, litra c), modtager en passager 600 EUR for flyvninger på over 3 500 km, som ikke er inden for Fællesskabet.

11. Det fremgår af artikel 12, stk. 1, at forordningen på ingen måde indskrænker en passagers ret til yderligere kompensation, idet kompensation i henhold til forordningen kan fratrækkes en sådan yderligere kompensation.

12. Endelig bestemmer artikel 17:

»Kommissionen aflægger senest den 1. januar 2007 rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, hvorledes denne forordning fungerer samt resultaterne heraf, navnlig for så vidt angår

— […]

— en eventuel udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til også at omfatte passagerer, som har en kontrakt med et EF-luftfartsselskab, eller som har en flyreservation, der indgår i en »pakkerejse«, som direktiv 90/314/EØF [8] finder anvendelse på, og som afrejser fra en tredjelandslufthavn til en lufthavn beliggende i en medlemsstat på flyvninger, der ikke udføres af EF-luftfartsselskaber

— […]«.

Montrealkonventionen [9]

13. Montrealkonventionen, som Fællesskabet har underskrevet, moderniserer og kodificerer Warszawakonventionen [10]. Den har bl.a. til formål at sikre forbrugernes interesser i international luftfart og at yde rimelig godtgørelse [11].

14. Det fremgår af artikel 1, stk. 1, at konventionen gælder for international lufttransport. Det bestemmes dernæst i artikel 1:

8 — Rådets direktiv af 13.6.1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure (EFT L 158, s. 59).

9 — Konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, underskrevet i Montreal den 28.5.1999, som blev godkendt på Fællesskabets vegne ved 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) (EFT L 194, s. 38).

10 — Konventionen om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12.10.1929.

11 — Jf. konventionens anden og tredje betragtning.

»2. I denne konvention forstås ved »international transport« enhver transport, hvis afgangs- og bestemmelsessted, uanset om transporten afbrydes eller omlades, efter aftale mellem parterne ligger på to forskellige kontraherende staters territorium eller på en enkelt kontraherende stats territorium, hvis der foretages en aftalt mellemlanding på en anden stats territorium, selv om denne stat ikke er kontraherende part […]

3. Transport, som udføres fortløbende af flere selskaber, regnes i denne konvention for en enkelt, sammenhængende transport, hvis parterne betragter den som en enkelt transport, uanset om den er blevet aftalt ved hjælp af en enkelt kontrakt eller en række forskellige kontrakter […]« [12].

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

15. Diether Schenkel bookede i marts 2006 en flyrejse fra Düsseldorf over Dubai til Manila og retur hos Emirates Airlines (herefter »Emirates«) [13]. Emirates er ikke et EF-luftfartsselskab.

16. Returflyvningen fra Manila den 12. marts 2006 blev aflyst. Diether Schenkel fløj tilbage til Tyskland to dage senere.

17. Han anlagde derefter sag ved Amtsgericht, Frankfurt am Main, med påstand om betaling af 600 EUR som kompensation for den aflyste flyafgang i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004.

18. Spørgsmålet om, hvorvidt han har krav på kompensation, afhænger af, om han falder ind under den personkreds, som er omfattet af forordningen i henhold til artikel 3, stk. 1.

19. Diether Schenkel gjorde for Amtsgericht gældende, at ud- og hjemrejse var to dele af én flyvning. Aflysningen vedrørte derfor en flyvning, som blev påbegyndt i Tyskland [14]. Emirates gjorde gældende, at

12 — Denne artikel er næsten identisk med Warszawakonventionens artikel 1.

13 — Jeg anvender denne forkortelse som betegnelse for både selskabet Emirates Airlines og Emirates Airlines Direktion für Deutschland, som er part i hovedsagen.

14 — Hvad angår den nationale sag erindres om, at den tyske udgave af artikel 3, stk. 1, indeholder formuleringen »passagerer, som stiger om bord i lufthavne«.

ud- og hjemrejsen måtte betragtes som to adskilte flyvninger. Da Emirates ikke er et EF-luftfartsselskab, var det følgelig ikke pligtigt at betale kompensation for den aflyste flyafgang fra Manila.

20. Amtsgericht gav Diether Schenkel medhold. Amtsgericht anførte, at udtrykket »flyafgang« som anvendes i (den tyske udgave af) artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 omfattede både ud- og hjemrejsen, i hvert fald hvis ud- og hjemrejsen blev booket samtidig.

21. Emirates appellerede afgørelsen til den forelæggende ret.

22. Henset til at formålet med forordning nr. 261/2004 er at beskytte forbrugeren, hælder den forelæggende ret til at anse en samtidigt booket ud- og hjemrejse af en flyrejse for én flyafgang. Den forelæggende ret har bemærket, at i henhold til Warszawa- og Montrealkonventionerne udgør transport, som udføres fortløbende af flere luftfartsselskaber, en international transport, hvis aftalens parter anser transporten som en samlet ydelse, såsom det er tilfældet ved samtidig booking af ud- og hjemrejse i en samlet rejse. Forordningen supplerer konventionerne ved at foreskrive umiddelbare kompensationer til flypassagerer, som er berørt af en flyaflysning. Forordningens beskyttelsesområde ville stå tilbage for konventionerne, hvis en samtidigt booket ud- og hjemrejse ikke anses for at udgøre en flyafgang.

23. Den forelæggende ret har dog bemærket, at udtrykket »flyafgang« anvendes andre steder i forordningen i betydningen en flyrejse fra et sted til bestemmelsesstedet.

24. Den forelæggende ret har derfor anmodet Domstolen om at besvare følgende spørgsmål:

»Skal bestemmelsen i artikel 3, stk. 1, litra a), i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at »en flyafgang« altid omfatter flyrejsen fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur, hvis ud- og hjemrejsen bookes samtidig?«

25. Emirates, Diether Schenkel, Frankrig, Grækenland, Polen, Sverige og Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg. Der er ikke afholdt retsmøde, da ingen af sagens parter har anmodet herom.

Stillingtagen

26. Som jeg har anført [15], anvendes ordet »Flug« ikke i de fleste sprogudgaver af artikel 3, stk. 1, litra a). Jeg vil derfor omformulere spørgsmålet. Den forelæggende ret ønsker nærmere bestemt oplyst, om personer, der rejser retur med fly fra et tredjeland til en medlemsstat, er »passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, hvis ud- og hjemrejsen blev booket samtidig. Hvis dette er tilfældet, finder forordningen anvendelse, og sådanne passagerer vil umiddelbart have krav på kompensation, hvis hjemrejsen aflyses.

27. Eftersom ordet »Flug« ikke anvendes i de fleste sprogudgaver af artikel 3, stk. 1, litra a), er der ingen anledning til at foretage en kontekstbaseret analyse af brugen af »Flug« i andre bestemmelser i forordningen.

28. Diether Schenkel har anført, at man normalt vil forstå det at være passager »til en flyafgang« (»Antreten eines Fluges«) som en henvisning til alle dele af en flyafgang, herunder også hjemrejsen. Udtrykket »en flyafgang fra« (eller tilsvarende), som anvendes i andre sprogudgaver af forordning nr. 261/2004, henviser til påbegyndelsen af hele rejsen. Dertil kommer, at ud- og hjemrejse i forbindelse med en samlet rejse normalt bookes som en samlet ydelse, og at passageren modtager én billet.

29. Det er Diether Schenkels opfattelse, at hvis udtrykket »Flug« i (den tyske udgave af) artikel 3, stk. 1, alene henviste til den transport, som udføres inden for Fællesskabet, ville dette skade formålet med forordningen, nemlig at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Passagererne ville blive frataget denne beskyttelse uden for Fællesskabet i de situationer, hvor den er allermest nødvendig. I Warszawa- og Montrealkonventionerne anses en samlet rejse for at være en flyvning fra A til B og retur. Hvis fællesskabslovgiver havde ønsket at fravige konventionerne ved at indsnævre udtrykket »Flug« til en del af en flyafgang, ville lovgiver have tydeliggjort dette.

30. Alle de andre parter, som har indgivet skriftlige bemærkninger, er enige om, at ud- og hjemrejse ikke udgør en enkelt flyafgang i medfør af forordning nr. 261/2004.

Artikel 3, stk. 1

31. Den naturlige betydning af udtrykkene at være passager »til en flyafgang i lufthavne

15 — Punkt 6-8.

[…]« (i den tyske udgave) og »en flyafgang fra en lufthavn« (i de andre udgaver) i artikel 3, stk. 1, er, at begge henviser til en bestemt enkelttur med fly. Den hjemrejse, der udføres i forbindelse med en samlet rejse, er uafhængig af afgangen af den oprindelige udrejse. En person, der er passager til en returflyvning fra Singapore til Rom, anses normalt ikke for at være passager »til en flyafgang« fra Rom, og der er heller ikke tale om »en afgang« fra Rom.

32. Hvis fællesskabslovgiver havde ønsket, at sætningerne i de forskellige udgaver af artikel 3, stk. 1, skulle omfatte hjemrejsen, ville det have været let nok at udfærdige bestemmelsen anderledes. Det kunne være præciseret i et underafsnit, at den samlede rejse — ud og hjem — skulle vurderes i forhold til afgangsstedet for den flyrejse, som dens første del.

33. Den fortolkning af den gældende artikel 3, stk. 1, som Diether Schenkel forfægter, kræver i) at en ud- og hjemrejse anses for at udgøre en enkelt flyvning, og ii) at denne flyvning anses for en flyafgang »til« det oprindelige afgangssted. Virkningen hvad angår passagerbeskyttelse synes at være følgende. En passager, som påbegynder en samlet rejse fra en lufthavn inden for Fællesskabet (til et tredjeland og retur), er omfattet på både ud- og hjemrejsen, og uanset hvilket luftfartsselskab, der udfører flyvningen. En passager, som påbegynder en samlet rejse i et tredjeland (til en lufthavn inden for Fællesskabet og retur), er ikke beskyttet i henhold til forordningen. Selv hvis passageren rejser med et EF-luftfartsselskab, rejser han ikke *til* »en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse«.

34. Det havde været muligt at udarbejde bestemmelserne således, at de kunne yde den bedste beskyttelse til passagerer, som påbegynder deres rejse i Den Europæiske Union, til skade for de passagerer, der påbegynder deres rejser i et tredjeland. Lovgiver har imidlertid ikke valgt den løsning.

35. Betydningen af bestemmelsens indhold er snarere i al sin enkelthed, at den omfatter alle udrejseflyvninger fra »en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse« [artikel 3, stk. 1, litra a)], men kun omfatter hjemrejseflyvninger, når de udføres af et EF-luftfartsselskab [artikel 3, stk. 1, litra b)].

Forordningens formål

36. Det er klart, at forordning nr. 261/2004 skal sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer og forbedre de beskyttelsesstandarder, der blev fastsat i forordning nr. 295/91.

37. Det er endvidere klart, at artikel 3, stk. 1, begrænser beskyttelsens omfang. Alle passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, er omfattet. Passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, og hvis rejsemål er en lufthavn i en medlemsstat, er kun omfattede, hvis de rejser med et EF-luftfartsselskab [16].

38. Det fremgår af forarbejderne, at spørgsmålet om, i hvilket omfang den nye forordnings anvendelsesområde skulle omfatte flyafgange fra lufthavne i tredjelande til Fællesskabet, var genstand for særlig opmærksomhed.

39. I henhold til artikel 3, stk. 1, i Kommissionens oprindelige forslag [17] var passagerer ved afrejse fra et tredjeland og til en medlemsstat omfattet, hvis de havde indgået en aftale med et EF-luftfartsselskab eller med en rejsearrangør om en pakkerejse, der var udbudt til salg på Fællesskabets territorium.

40. Det fremgår af et senere rådsdokument, som blev udarbejdet efter drøftelser i COREPER og i den relevante arbejdsgruppe i Rådet, og som indeholder et revideret udkast til forordningen, at et af de to »væsentligste udestående spørgsmål« netop vedrørte forordningens anvendelsesområde hvad angår flyvninger fra tredjelande, som nu er defineret i artikel 3, stk. 1, litra b) [18]. En længere fodnote vedrørende indholdet af denne bestemmelse (som på det tidspunkt var identisk med det indhold, som blev endeligt vedtaget) viser, at visse medlemsstater var positivt indstillet med hensyn til at udvide den beskyttelse, der gives de passagerer, som i en lufthavn i et tredjeland stiger om bord på et fly til et bestemmelsessted inden for Fællesskabet, mens andre var imod. Spørgsmål om eventuelle problemer med hensyn til ekstraterritorialitet, manglende mulighed for håndhævelse og forskelsbehandling af passagerer blev herved fremført på (forskellig) vis [19].

41. Den følgende uge fremlagde formandskabet en tekst med uændret indhold hvad angår bl.a. artikel 3, stk. 1, litra b). Formandskabet anmodede imidlertid delegationerne om at overveje muligheden af at tilføje en udtalelse fra medlemsstaterne til Rådets mødeprotokol vedrørende, hvad der på dette tidspunkt var artikel 19 (med overskriften »Rapport«), hvorved Kommissionen blev opfordret til i forbindelse med udarbejdelsen af den rapport, som omtales i artiklen, navnlig at fokusere på muligheden for at udvide forordningens anvendelsesområde

16 — Den omstændighed, at sidstnævnte kategori af passagerer er omfattet af beskyttelsen, udvider i sig selv beskyttelsen ud over, hvad der følger af forordning nr. 295/91. Jf. sjette betragtning til forordning nr. 261/2004.

17 — KOM(2001) 784 endelig af 21.12.2001.

18 — Rådets rapport 14444/1/02 REV 1 af 22.11.2002. Dokumentet foreligger på engelsk på hjemmesiden http://register.consilium.europa.eu

19 — Kommissionen anførte i en pressemeddelelse af 16.2.2005 (offentliggjort dagen før forordning nr. 261/2004 trådte i kraft), at baggrunden for, at den nye forordning ikke omfatter flyvninger udført af et ikke-EF-luftfartsselskab fra et tredjeland til en medlemsstat, var eventuelle problemer vedrørende ekstraterritorialitet.

hvad angår flyvninger fra lufthavne i tredjelande til Fællesskabet [20].

42. I december 2002 blev der opnået politisk enighed i Rådet om en fælles holdning til udkastet til forordning. Forslaget om en tilføjelse til Rådets mødeprotokol blev udformet som et ændringsforslag til artikel 19 [21]. Det fremgår af den vedtagne forordning, at Kommissionen skal aflægge rapport »navnlig for så vidt angår […] en eventuel udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til også at omfatte passagerer, som har en kontrakt med et EF-luftfartsselskab, eller som har en flyreservation, der indgår i en »pakkerejse« […], og som afrejser fra en tredjelandslufthavn til en lufthavn beliggende i en medlemsstat på flyvninger, der ikke udføres af EF-luftfartsselskaber« [22].

43. På denne baggrund kan jeg ikke tiltræde, at artikel 3, stk. 1, skal anses for at omfatte passagerer, som rejser retur fra et tredjeland til en medlemsstat med et ikke-EF-luftfartsselskab.

44. Det er korrekt, at forarbejder generelt skal anvendes med forsigtighed. Forarbejder er desuden kun et bimoment i forhold til andre fortolkningsteknikker [23]. Domstolen har imidlertid til tider anvendt forarbejder som hjælp til fortolkning for at klarlægge lovgivers vilje, navnlig når forarbejderne kan bekræfte et resultat, som Domstolen allerede er nået til på anden vis [24].

45. Jeg vil blot tilføje, at hvis fortolkningen af den nugældende artikel 3, stk. 1, litra a), som forfægtes af Diether Schenkel, er korrekt, ville de fleste (dog ikke alle) [25] »passagerer, som har en kontrakt med et EF-luftfartsselskab, eller som har en flyreservation, der indgår i en »pakkerejse« […], og som afrejser fra en tredjelandslufthavn til en lufthavn beliggende i en medlemsstat på flyvninger, der ikke udføres af EF-luftfartsselskaber« [26], allerede falde ind under forordningens anvendelsesområde. Det krav om rapportaflæggelse, som Rådet udtrykkeligt har indført, ville derfor i denne henseende stort set være overflødigt.

20 — Rådets rapport 14724/02 af 28.11.2002. Dokumentet foreligger på engelsk på hjemmesiden http://register.consilium.europa.eu

21 — Jf. Rådets rapport 15595/02 af 16.12.2002. Dokumentet kan ligeledes findes på http://register.consilium.europa.eu

22 — Artikel 17, indledningen og andet led.

23 — Jf. generaladvokat Tizzanos forslag til afgørelse fremsat i forbindelse med dom af 4.11.2001, sag C-133/00, Bowden, Sml. I, s. 7031, punkt 30.

24 — Jf. f.eks. dom af 11.6.1998, sag C-275/96, Kuusijärvi, Sml. I, s. 3419, præmis 46.

25 — Passagerer inden for disse kategorier, som *påbegyndte* deres rejse i et tredjeland, ville være udelukket i medfør af denne fortolkning, jf. punkt 33 ovenfor.

26 — Der opstår tvivl om indholdet af kravet om rapportaflæggelse, hvis Diether Schenkels fortolkning af »flyvning« og/eller »afrejser« er korrekt.

Relevansen af at booke ud- og hjemrejsen samtidig

46. En vares eller tjenesteydelses art er som hovedregel uafhængig af den måde, varen eller tjenesteydelsen købes på. Det er derfor efter min opfattelse ikke uden videre åbenbart, at den måde, som ud- og hjemrejsen bookes på, kan påvirke spørgsmålet, om en samlet rejse skal anses for at udgøre en enkelt »flyafgang« fra den lufthavn, som denne rejse udgik fra. Det er (f.eks.) i forbindelse med en enkelt forretningstransaktion muligt at købe flere enkeltrejser, en samlet rejse eller flere (forskellige) samlede rejser eller endog abonnementskort med ret til flere rejser.

47. Det er imidlertid den forelæggende rets og Diether Schenkels opfattelse, at det følger af Montrealkonventionen, at en samlet rejse, som bookes ved én enkelt transaktion, skal anses for at udgøre én enkelt flyafgang. I henhold til Montrealkonventionens artikel 1, stk. 2, er der tale om »international transport«, hvis afgangs- og bestemmelsessted efter aftale mellem parterne ligger på enten a) to forskellige kontraherende staters territorium eller b) på en enkelt kontraherende stats territorium, hvis der foretages en aftalt mellemlanding på en anden stats territorium. Montrealkonventionen tager derfor nødvendigvis højde for den mulighed, at der kan foretages en mellemlanding. Artikel 1, stk. 3, bestemmer, at transport til bestemmelsesstedet, som udføres fortløbende af flere selskaber, »regnes […] for en enkelt, sammenhængende transport, hvis parterne betragter den som en enkelt transport«.

48. Der findes en vis national praksis (hovedsagelig, men ikke kun fra de angloamerikanske retsområder), som taler for argumentet om, at det følger af Warszawakonventionen af 1929 (forgængeren til Montrealkonventionen), at bestemmelsesstedet for en samlet rejse i henhold til en aftale om international transport svarer til afgangsstedet [27].

49. Selv om Fællesskabet har undertegnet Montrealkonventionen og er bundet heraf [28], er forordning nr. 261/2004 imidlertid ikke en fællesskabsforanstaltning, som gennemfører konventionen. Forordningen gælder snarere parallelt med konventionen. Forordning nr. 261/2004 indeholder blot i forbigående en enkelt henvisning til konventionen

27 — Jf. dommen i sagen Grein mod Imperial Airways Ltd, 1937, 1 K.B. 50, dommer Green i punkt 78 og 79: »Anvendelsen af entalsformen i udtrykket »afgangssted og bestemmelsessted« indikerer, at enhver transportaftale efter de kontraherende parters opfattelse har ét afgangssted og ét bestemmelsessted. Et mellemliggende sted, hvor transporten afbrydes, anses ikke for »bestemmelsessted«. Henset til sammenhængen og navnlig til, at afgangsstedet og bestemmelsesstedet fastsættes på grundlag af aftalen, forekommer det mig, at betydningen af udtrykket må være »det sted, hvor den aftalte transport påbegyndes, og det sted, hvor den aftalte transport afsluttes«. […] Hvis aftalen lyder på en rundrejse, som skal påbegyndes i Berlin og gå over forskellige europæiske byer for at ende i Berlin, da påbegyndes og afsluttes den aftalte transport i Berlin.« Jf. endvidere Lee mod China Airlines, 669 F.Supp. 979 (C.D.Cal. 1987), og Qureshi mod K.L.M. (Royal Dutch Airlines) (1979), 41 N.S.R. (2. udg.) 653 (to processuelle afgørelser fra De Forenede Stater og Canada, som vedrører spørgsmålet om udelukkelse af krav som følge af manglende kompetence). Jf. endvidere hvad angår Tyskland afgørelserne fra Bundesgerichtshof, 1976, ZLW, 255, og Landgericht Berlin, 1973, ZLW, 304. Jeg har ikke fundet tilsvarende praksis vedrørende Montrealkonventionen. Det antages i teorien, at det samme gælder i henhold til denne konvention. Jf. f.eks. E. Giemulla og R. Schmid (red.), *Montreal Convention 1999* (2006, løsblad), Kluwer Law.

28 — Artikel 300, stk. 7, EF bestemmer, at »aftaler, der indgås på betingelserne i denne artikel, er bindende for Fællesskabets institutioner og for medlemsstaterne«. Montrealkonventionen blev undertegnet af Fællesskabet på grundlag af artikel 300, stk. 2, EF. Jf. afgørelse 2001/539, nævnt ovenfor i fodnote 9, og dom af 10.1.2006, sag C-344/04, IATA og ELFAA (»IATA-dommen«), Sml. I, s. 403, præmis 35 og 36.

(i betragtningerne) [29]. Dette står i slående kontrast til forordning nr. 2027/97 med ændringer [30], som gennemfører særlige dele af konventionen [31]. Denne forordnings artikel 2, stk. 2, bestemmer, at begreber i forordningen, som ikke er defineret deri, er de samme som i Montrealkonventionen.

50. Jeg er i øvrigt enig med Emirates, Polen og Sverige i, at der er klare forskelle mellem Montrealkonventionen og forordning nr. 261/2004. Først og fremmest anvendes udtrykket »international transport«, som defineres i konventionens artikel 1, stk. 2, og som er blevet fortolket af flere nationale retsinstanser [32], ikke i forordningen.

51. Man bør efter min opfattelse ikke forsøge at benytte de (forskellige) udtryk, der anvendes i Montrealkonventionen, for at definere anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004 på en måde, som klart er i strid med dens indhold og tilblivelseshistorie.

52. Den forelæggende ret og Diether Schenkel har endvidere anført, at hvis begrebet »flyafgang« i forordning nr. 261/2004 ikke omfatter en samlet rejse, når en sådan rejse bookes samtidig, ville forordningens beskyttelsesniveau for passagerer være ringere end beskyttelsen i henhold til Montrealkonventionen. Dette er i strid med forordningens udtrykkelige formål om at sikre en høj passagerbeskyttelse.

53. Jeg kan ikke tiltræde dette argument.

54. For det første er forordningens anvendelsesområde forskelligt fra konventionens anvendelsesområde. Forordningen omhandler i mange henseender situationer, som ikke er omfattet af konventionen. Forordningen finder f.eks. anvendelse på rent interne flyvninger inden for en medlemsstat og flyvninger fra en medlemsstat til et tredjeland, som ikke er kontraherende part i konventionen. I modsætning til konventionen omfatter forordningen boardingafvisninger og aflysninger af flyafgange. Omvendt er forordningens anvendelsesområde begrænset ud fra territoriale betragtninger. Forordningen finder ikke anvendelse på flyvninger mellem to lande, som er kontra-

29 — Fjortende betragtning henviser til konventionen i forbindelse med en bestemmelse i forordningen om ansvarsfritagelse. Denne henvisning er imidlertid af generel karakter. Den er blot et bindeled mellem to tekster, men uden at der nævnes en konkret bestemmelse. Dette er navnlig tydeligt i den franske udgave, som indledes med: »Tout comme *dans la cadre* de la convention de Montréal […]« (min fremhævelse).

30 — Rådets forordning (EF) 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 (EFT L 140, s. 2). Ifølge sjette betragtning til sidstnævnte forordning var det nødvendigt at ændre forordning nr. 2027/97 for at bringe den i overensstemmelse med Montrealkonventionens bestemmelser, så der skabes en ensartet ordning for erstatningsansvar i forbindelse med international lufttransport. En konsolideret udgave af forordning nr. 2027/97, dateret den 30.5.2002, er tilgængelig på http://eur-lex.europa.eu

31 — Jf. artikel 1 i forordning nr. 2027/97 med ændringer.

32 — Jf. punkt 48 ovenfor med fodnote.

herende parter i konventionen, men ikke medlemsstater i Fællesskabet.

55. Under disse omstændigheder mener jeg ikke, at det kan siges, at det samlede beskyttelsesniveau i henhold til forordningen nødvendigvis er lavere end konventionens, som følge af at en bestemt situation kun er omfattet af konventionen.

56. Forordning nr. 261/2004 supplerer for det andet den beskyttelse, som flypassagerer nyder efter konventionen. Forordningen træder ikke i stedet for konventionen. Dette fremgår klart af forordningens artikel 12, som udtrykkeligt bestemmer, at den på ingen måde »indskrænker […] en passagers ret til yderligere kompensation«.

57. Domstolen fastslog i IATA-dommen [33], at flyforsinkelser generelt kan give anledning til to typer skade, som skal afhjælpes på forskellig vis. Den første type skader er identiske for alle passagerer. Den anden berører den enkelte rejsende individuelt og kræver en efterfølgende individuel kompensation [34]. Mens konventionen omfatter den anden type skader, kan der ifølge forordningen ydes en standardiseret og umiddelbar afhjælpningsforanstaltning vedrørende den første type skader. Forordningens bestemmelser »er således blot blandt dem, der følger af Montrealkonventionen« [35]. De af forordningens foranstaltninger, som skal afhjælpe flyforsinkelser, »er ikke i sig selv til hinder for, at de berørte passagerer […] kan anlægge erstatningssag efter betingelserne i [konventionen]« [36]. Disse foranstaltninger »forbedrer beskyttelsen af passagerernes interesser, og de betingelser, hvorunder afhjælpningsprincippet kan anvendes over for dem« [37].

58. Den beskyttelse, som følger af forordningen vedrørende flyforsinkelser, er derfor af supplerende art. Dette må så meget desto mere gælde, når det drejer sig om de afhjælpnings- og andre foranstaltninger, som følger af forordningen vedrørende flyaflysninger og boardingafvisninger. Konventionen giver ikke passagererne nogen beskyttelse i sådanne tilfælde.

59. Under disse omstændigheder kan jeg ikke tiltræde argumentet om, at forordningens beskyttelsesniveau vil være ringere end den beskyttelse, som følger af konventionen, medmindre den fortolkes på en måde, som er i strid med dens ordlyd, tilblivelseshistorie og umiddelbare formål.

33 — Nævnt ovenfor i fodnote 28.
34 — Præmis 43.
35 — Præmis 44 og 46.
36 — Præmis 47.
37 — Præmis 48.

Forslag til afgørelse

60. Jeg foreslår derfor, at Domstolen besvarer det af den forelæggende ret stillede spørgsmål således:

»Passagerer, der rejser retur med fly fra et tredjeland til en medlemsstat, er ikke »passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område«, i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, og er derfor ikke omfattet af forordningens personelle anvendelsesområde, hvis det luftfartsselskab, som udfører den omhandlede flyvning, ikke er et EF-luftfartsselskab, også selv om ud- og hjemrejsen blev booket samtidig.«