FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT ELEANOR SHARPSTON

föredraget den 6 mars 2008 [1]

1. I förordning nr 261/2004 [2] föreskrivs att kompensation skall betalas ut till flygpassagerare vid en inställd flygning. Förordningen är emellertid inte tillämplig på passagerare som reser från ett tredjeland till en medlemsstat med ett lufttrafikföretag som inte är ett EG-lufttrafikföretag. Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Tyskland) vill i huvudsak att domstolen skall klargöra huruvida en *returflygning* från ett tredjeland till en medlemsstat skall anses utgöra en del av en flygning från denna medlemsstat, i vart fall när utresan och returresan har bokats samtidigt.

Tillämplig lagstiftning

Förordning nr 261/2004

2. Förordning nr 261/2004 syftar till att utöka skyddet för flygpassagerare i gemenskapen. [3] Genom förordningen upphävs förordning nr 295/91, [4] vars tillämpningsområde var begränsat till att avse – enbart för flygningar i regelbunden lufttrafik – ersättning eller ombokning, kostnadsfria tjänster och ersättning på miniminivå till passagerare som nekats ombordstigning. Den nya förordningen omfattar alla kommersiella flygningar och behandlar, utöver nekad ombordstigning, inställda och försenade flygningar. Enligt förordningen skall passagerare få kompensation inte bara vid nekad ombordstigning, utan även vid inställd flygning.

3. I skäl 1 i ingressen till förordning nr 261/2004 anges att gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, och full hänsyn bör tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

4. I skäl 6 anges att ”[d]et skydd som medges passagerare som reser från en flygplats belägen i en medlemsstat bör utvidgas till att omfatta passagerare som avreser från en flygplats belägen i tredje land till en

1 — Originalspråk: engelska.

2 — Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, s. 1). Förordningen trädde i kraft den 17 februari 2005.

3 — Se särskilt skälen 1–4 i ingressen.

4 — Rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik (EGT L 36, s. 5; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 7).

flygplats belägen i en medlemsstat, om ett EG-lufttrafikföretag[5] utför flygningen".

5. I artikel 3, med rubriken "Räckvidd", definieras den personkrets som omfattas av förordningens tillämpningsområde. I artikel 3.1 föreskrivs att förordningen skall tillämpas för

"a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag."

6. Det bör här påpekas att det föreligger en skillnad mellan ordalydelsen av artikel 3.1 i de flesta språkversionerna av förordningen och den tyska språkversionen, vilken ligger till grund för den nationella domstolens fråga.

7. I de flesta språkversionerna används en konstruktion som motsvarar uttrycket "passengers departing from an airport", vilket används i den engelska versionen av artikel 3.1 a och b. [6] Den tyska språkversionen innehåller emellertid ordet flygning, vilket gör att meningen lyder "passagerare som går ombord på en flygning vid flygplatser …". [7]

8. Som Frankrike korrekt har påpekat i sitt skriftliga yttrande ändrar inte skillnaden i ordalydelse mellan den tyska språkversionen och övriga språkversioner bestämmelsens faktiska innebörd. Ombordstigningen på en flygning föregår normalt avresan. När passagerare reser från en flygplats är det underförstått och uppenbart att de gör så genom att gå ombord på en flygning.

9. Enligt artikel 5.1 c har de passagerare vars flygning inställts, under vissa omständigheter, rätt till kompensation av lufttrafikföretaget i enlighet med artikel 7.

5 — Ett "EG-lufttrafikföretag" definieras i artikel 2 c som ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 116).

6 — På franska är ordalydelsen "passagers au départ d'un aéroport" och på spanska "pasajeros que partan de un aeropuerto". Motsvarande formuleringar används exempelvis i den nederländska, den italienska och den portugisiska språkversionen.

7 — "Fluggäste, die auf Flughäfen … einen Flug antreten." En liknande ordalydelse används i den tyska språkversionen av skäl 6.

10. I artikel 7.1 fastställs den kompensation som passagerare har rätt till om de nekas ombordstigning eller om deras flygning är inställd. Enligt artikel 7.1 c skall 600 euro betalas ut till passagerare med avseende på flygningar som inte är inom gemenskapen på mer än 3 500 kilometer.

11. I artikel 12.1 föreskrivs att tillämpningen av förordningen inte påverkar en passagerares rätt till ytterligare kompensation och att kompensation som beviljas i enlighet med förordningen får räknas av från sådan kompensation.

12. Slutligen föreskrivs följande i artikel 17:

”Senast den 1 januari 2007 skall kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultatet av denna förordning, särskilt med avseende på

…

— en eventuell utvidgning av räckvidden för denna förordning till att omfatta passagerare som ingått avtal med ett EG-lufttrafikföretag eller innehar en flygreservation som ingår i en paketresa för vilken direktiv 90/314/EEG[8] är tillämplig och som reser från en flygplats i tredje land till en flygplats i en medlemsstat, för flygningar som inte utförs av EG-lufttrafikföretag,

…”

Montrealkonventionen [9]

13. Montrealkonventionen, vilken gemenskapen har undertecknat, moderniserar och konsoliderar Warszawakonventionen [10] Konventionen syftar bland annat till att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter samt att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen. [11]

14. Enligt artikel 1.1 är konventionen tillämplig på internationell transport som

8 — Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (EGT L 158, s. 59; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 53).

9 — Konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, Montreal, den 28 maj 1999, godkänd på gemenskapens vägnar genom 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).

10 — Konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, Warszawa den 12 oktober 1929.

11 — Se andra och tredje skälen i ingressen.

utförs med luftfartyg. I artikel 1 föreskrivs därefter följande:

”2. I denna konvention avses med ’internationell transport’ varje transport där avgångs- och destinationsorten enligt parternas överenskommelse – oavsett om transportavbrott eller byte av luftfartyg förekommer – ligger antingen inom två fördragsslutande staters territorier eller inom en och samma fördragsslutande stats territorium om en överenskommen mellanlandning görs inom en annan stats territorium, även om den staten inte tillträtt konventionen. …

3. I denna konvention anses en transport som utförs av flera transportörer efter varandra vara en enda transport, oavsett om det slutits ett eller flera avtal om denna, förutsatt att parterna betraktar transporten som en enda transport …” [12]

Tvisten vid den nationella domstolen och begäran om förhandsavgörande

15. Dr Diether Schenkel bokade i mars 2006 en tur och retur-resa från Düsseldorf via Dubai till Manila och tillbaka med Emirates Airlines (nedan kallat Emirates). [13] Emirates är inte ett EG-lufttrafikföretag.

16. Returresan från Manila den 12 mars 2006 ställdes in. Diether Schenkel flög tillbaka till Tyskland två dagar senare.

17. Han väckte därefter talan vid Amtsgericht Frankfurt am Main och yrkade betalning av 600 euro som kompensation för den inställda flygningen, med stöd av artiklarna 5.1 c och 7.1 c i förordning nr 261/2004.

18. Frågan huruvida han har rätt till sådan kompensation är avhängig av om han ingår i den personkrets som omfattas av förordningens tillämpningsområde enligt artikel 3.1.

19. Vid Amtsgericht gjorde Diether Schenkel gällande att utresan och returresan utgjorde delar av en enda flygning. Följaktligen avsåg den inställda flygningen en flygning som började i Tyskland. [14] Emirates hävdade att

12 — Denna artikel är nästan identisk med artikel 1 i Warszawakonventionen.

13 — Jag använder denna förkortning för att beteckna både bolaget Emirates Airlines och Emirates Airlines Direktion für Deutschland, som är part i målet vid den nationella domstolen.

14 — Med avseende på målet vid den nationella domstolen skall det hållas i minnet att den tyska språkversionen av artikel 3.1 innehåller formuleringen ”passagerare som går ombord på en flygning vid flygplatser”.

utresan och returresan skulle betraktas som två separata flygningar. Eftersom Emirates inte är ett EG-lufttrafikföretag var det därför inte skyldigt att betala kompensation för den inställda flygningen från Manila.

20. Amtsgericht biföll Diether Schenkels talan. Den ansåg att uttrycket flygning som används i (den tyska språkversionen av) artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 omfattar såväl utresan som returresan, i vart fall när båda resorna har bokats samtidigt.

21. Emirates överklagade avgörandet till den nationella domstol som hänskjutit begäran om förhandsavgörande.

22. Eftersom syftet med förordning nr 261/2004 är att skydda konsumenter är den nationella domstolen benägen att anse att utresan och returresan vid en flygresa utgör en enda flygning när de har bokats samtidigt. Den har påpekat att enligt Warszawa- och Montrealkonventionerna utgör en transport som utförs av flera transportörer efter varandra en enda internationell transport, förutsatt att parterna till avtalet betraktar transporten som en enda transport, såsom är fallet när både utresan och returresan bokas samtidigt. Förordningen kompletterar dessa konventioner genom att föreskriva omedelbar kompensation för passagerare som berörs av en inställd flygning. Skyddet enligt förordningen skulle vara sämre än skyddet enligt konventionerna om en utresa och en returresa som bokats samtidigt inte ansågs utgöra en enda flygning.

23. Å andra sidan har den nationella domstolen påpekat att uttrycket flygning används på andra ställen i förordningen i betydelsen del av en flygresa från en plats till en viss bestämmelseort.

24. Den nationella domstolen har därför ställt följande fråga till domstolen:

”Skall artikel 3.1 a i [förordning nr 261/2004] tolkas på så sätt att en flygning skall anses omfatta flygresan från avgångsorten till bestämmelseorten och tillbaka, i vart fall när utresan och returresan har bokats samtidigt?”

25. Emirates, Diether Schenkel, Frankrike, Grekland, Polen, Sverige och kommissionen har ingett skriftliga yttranden. Muntlig förhandling har inte begärts och någon sådan har inte hållits.

Bedömning

26. Som jag har påpekat [15] förekommer inte ordet flygning i de flesta språkversionerna av artikel 3.1 a. Jag kommer därför att omformulera frågan. Den nationella domstolen vill i huvudsak få klarhet i huruvida personer som reser på en returflygning från ett tredjeland till en medlemsstat utgör ”passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium” i den mening som avses i artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004, i vart fall när utresan och returresan har bokats samtidigt. Om så är fallet är förordningen tillämplig och sådana passagerare har *prima facie* rätt till kompensation om returresan inställs.

27. Eftersom ordet flygning inte förekommer i de flesta språkversionerna av artikel 3.1 a krävs inte en kontextuell analys av hur ordet flygning används i andra bestämmelser i förordningen.

28. Diether Schenkel har hävdat att ”ombordstigning på en flygning” (”Antreten eines Fluges”) normalt skulle uppfattas som en hänvisning till samtliga delar av en flygning, inklusive returresan. Uttrycket ”som reser” (eller liknande) som används i andra språkversioner av förordning nr 261/2004 hänvisar till början av hela resan. Vid en tur och retur-resa utgör vidare bokningen av utresan och returresan vanligtvis en enda transaktion och passageraren erhåller en biljett.

29. Diether Schenkel anser att om ordet flygning i (den tyska språkversionen av) artikel 3.1 endast avsåg en del av flygningen som utförs i gemenskapen, skulle det undergräva förordningens syfte, nämligen att säkerställa ett långtgående skydd för passagerarna. Passagerarna skulle nekas skydd utanför gemenskapen, där de behöver det som mest. I Warszawa- och Montrealkonventionerna betraktas en tur och retur-resa som en flygning från A till B och tillbaka. Om gemenskapslagstiftaren hade haft för avsikt att avvika från dessa konventioner genom att inskränka begreppet flygning till att avse en del av en resa, skulle den ha klargjort detta.

30. Alla övriga parter som ingett skriftliga yttranden är ense om att utresan och returresan inte utgör en och samma ”flygning” enligt förordning nr 261/2004.

Artikel 3.1

31. Den naturliga innebörden av uttrycken ”som går ombord på en flygning vid

15 — Punkterna 6–8 ovan.

flygplatser …" (i den tyska språkversionen) och "som reser från en flygplats" (i andra språkversioner) i artikel 3.1 är att båda uttrycken syftar på en särskild enkelresa med flyg. Om man betraktar returresan vid en tur och retur-resa är avresan vid den ursprungliga utresan inte längre relevant. Vanligtvis beskriver man inte en person som går ombord på flygplanet vid en returresa från Singapore till Rom som att denne "går ombord på en flygning" från Rom och inte heller att personen "reser" från Rom.

32. Om gemenskapslagstiftaren hade haft för avsikt att de uttryck som används i de olika språkversionerna av artikel 3.1 skulle omfatta returresan, hade det varit ganska lätt att utforma bestämmelsen på ett annat sätt. I ett stycke hade det kunnat förklaras att hela tur och retur-resan – dit och tillbaka – skall bedömas i förhållande till avgångsorten för den flygning som utgör den första delen av resan.

33. Den tolkning av nuvarande artikel 3.1 som Diether Schenkel förespråkar kräver att man i) betraktar en tur och retur-resa som en och samma flygning, ii) betraktar denna flygning som en flygning "till" den ursprungliga avgångsorten. Följden när det gäller skyddet för en passagerare förefaller vara följande. En passagerare som påbörjar sin tur och retur-resa från en flygplats i gemenskapen (till ett tredjeland och tillbaka) kommer att omfattas av skyddet både på utresan och tillbakaresan, oavsett lufttrafikföretag. En passagerare som påbörjar sin tur och retur-resa i ett tredjeland (till en flygplats i gemenskapen och tillbaka) kommer däremot att sakna skydd enligt förordningen. Även om han flyger med ett EG-lufttrafikföretag kommer han inte att flyga *till* "en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga".

34. Det hade varit möjligt att avfatta lagstiftningen på ett sätt som skulle ge passagerare som påbörjar sina resor i Europeiska unionen bästa möjliga skydd på bekostnad av dem som påbörjar resor i tredjeland. Lagstiftaren valde dock inte denna lösning.

35. Den klara innebörden av bestämmelsen är snarare att den omfattar alla avgående flygningar från "en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga" (artikel 3.1 a), men omfattar ankommande flygningar endast när flygningen utförs av ett EG-lufttrafikföretag (artikel 3.1 b).

Förordningens syfte

36. Det är uppenbart att förordning nr 261/2004 syftar till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna och att höja de skyddsnormer som fastställs i förordning nr 295/91.

37. Det står likaså klart att artikel 3.1 begränsar räckvidden av detta skydd. Alla passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium omfattas av skyddet. Passagerare som reser från en flygplats belägen i tredjeland till en flygplats belägen i en medlemsstat omfattas av skyddet endast om de flyger med ett EG-lufttrafikföretag. [16]

38. Av förarbetena framgår att den egentliga räckvidden av den föreslagna nya förordningen med avseende på flygningar från flygplatser i tredjeland till gemenskapen särskilt togs under övervägande.

39. Enligt artikel 3.1 i kommissionens ursprungliga förslag [17] skulle passagerare som reser från tredjeland till en medlemsstat omfattas om de hade avtal med ett EG-lufttrafikföretag eller med en researrangör om ett resepaket vilket bjuds ut till försäljning inom gemenskapens territorium.

40. I en senare handling från rådet, som utarbetades efter diskussioner både i COREPER och i den berörda arbetsgruppen i rådet och vilken innehåller det omarbetade utkastet till förordning anges att en av de två ”viktigaste kvarstående frågorna” just avsåg förordningens räckvidd med avseende på flygningar från tredjeland, vilken numera definieras i artikel 3.1 b. [18] Av en utförlig fotnot avseende innehållet i det stycket (som vid det laget var identiskt med innehållet i den text som slutligen antogs) framgår att vissa medlemsstater förordade en ytterligare utvidgning av skyddet för passagerare som vid en flygplats i tredjeland går ombord på en flygning till en bestämmelseort inom gemenskapen, medan andra motsatte sig detta. Eventuella problem med hänsyn till extraterritorialitet, svårigheten att kontrollera efterlevnaden och diskriminering av passagerare dryftades (på olika sätt). [19]

41. Påföljande vecka lade ordförandeskapet fram en text med oförändrat innehåll vad beträffar bland annat artikel 3.1 b. Ordförandeskapet bad emellertid delegationerna att överväga möjligheten att i rådets protokoll införa ett uttalande av medlemsstaterna med avseende på vad som i det skedet utgjorde artikel 19 (med rubriken ”Rapportering”) och anmodade kommissionen att, vid utarbetandet av den rapport som avsågs i den artikeln, särskilt fokusera på möjligheten att utvidga förordningens räckvidd med avse-

16 — Införandet av sistnämnda kategori passagerare innebär i sig att räckvidden av skyddet har utvidgats utöver det skydd som följer av förordning nr 295/91. Se skäl 6 i ingressen till förordning nr 261/2004.

17 — KOM(2001) 784 slutlig, daterad den 21 december 2001.

18 — Rådets rapport 14444/1/02 REV 1 av den 22 november 2002. En engelsk språkversion finns tillgänglig på webbplatsen http://register.consilium.europa.eu.

19 — I kommissionens pressmeddelande av den 16 februari 2005 (vilket offentliggjordes dagen innan förordning nr 261/2004 trädde i kraft) anförde kommissionen eventuella problem med extraterritorialitet som en förklaring till varför den nya förordningen inte omfattade flygningar som utförs av ett lufttrafikföretag som inte är ett EG-lufttrafikföretag från tredjeland till en medlemsstat.

ende på flygningar från flygplatser i tredjeland till gemenskapen. [20]

42. I december 2002 nådde rådet en politisk överenskommelse om sin gemensamma ståndpunkt avseende utkastet till förordning, och förslaget till införande i rådets protokoll upphöjdes till en redaktionell ändring av artikel 19. [21] Det framgår av den antagna förordningen att kommissionen skall rapportera ”särskilt med avseende på … en eventuell utvidgning av räckvidden för denna förordning till att omfatta passagerare som ingått avtal med ett EG-lufttrafikföretag eller innehar en flygreservation som ingår i en paketresa … och som reser från en flygplats i tredje land till en flygplats i en medlemsstat, för flygningar som inte utförs av EG-lufttrafikföretag”. [22]

43. Mot denna bakgrund går det enligt min mening inte att godta att artikel 3.1 tolkas så, att den omfattar en passagerare på en returflygning som utförs av ett lufttrafikföretag som inte är ett EG-lufttrafikföretag från tredjeland till en medlemsstat.

44. Det är riktigt att man i allmänhet skall iaktta försiktighet när det gäller förarbeten. En användning av förarbeten är vidare endast underordnad andra tolkningstekniker. [23] Domstolen har emellertid ibland använt dem som ett hjälpmedel vid tolkningen för att utröna lagstiftarens avsikt, särskilt när förarbetena bekräftar en slutsats som domstolen redan har kommit fram till på annat sätt. [24]

45. Jag vill bara tillägga att om Diether Schenkels tolkning av nuvarande artikel 3.1 a var korrekt, skulle de flesta (men inte alla) [25] ”passagerare som ingått avtal med ett EG-lufttrafikföretag eller innehar en flygreservation som ingår i en paketresa … och som reser från en flygplats i tredje land till en flygplats i en medlemsstat, för flygningar som inte utförs av EG-lufttrafikföretag” [26] redan omfattas av förordningens tillämpningsområde. Det krav på rapportering som rådet uttryckligen har infört skulle därför, i det avseendet, i stor utsträckning vara överflödigt.

20 — Rådets rapport 14724/02 av den 28 november 2002. En engelsk språkversion finns tillgänglig på webbplatsen http://register.consilium.europa.eu.

21 — Se rådets rapport 15595/02 av den 16 december 2002. Handlingen finns även tillgänglig på webbplatsen http://register.consilium.europa.eu.

22 — Artikel 17, inledningen och andra strecksatsen.

23 — Se punkt 30 i generaladvokaten Tizzanos förslag till avgörande i mål C-133/00, Bowden m.fl., där domstolen meddelade dom den 4 oktober 2001 (REG 2001, s. I-7031).

24 — Se exempelvis dom av den 11 juni 1998 i mål C-275/96, Kuusijärvi (REG 1998, s. I-3419), punkt 46.

25 — Passagerare i dessa kategorier som *påbörjar* sin resa i tredjeland skulle enligt denna tolkning inte omfattas av förordningens tillämpningsområde. Se punkt 33 ovan.

26 — Det uppstår tvivel om själva innehållet i kravet på rapportering om Diether Schenkels tolkning av ”flygning” och /eller ”reser” är korrekt.

Betydelsen av att boka utresan och returresan samtidigt

46. En varas eller en tjänsts art är som huvudregel inte beroende av det sätt på vilket varan eller tjänsten har köpts. Det är därför enligt min uppfattning inte direkt uppenbart varför det sätt på vilket utresan och returresan har bokats skall påverka svaret på frågan huruvida en tur och retur-resa skall anses utgöra en och samma ”flygning” från den flygplats där tur och retur-resan börjar. Inom ramen för en och samma affärstransaktion kan man (exempelvis) köpa flera enkelresor, en eller flera (olika) tur och retur-resor eller ett årskort som ger rätt till flera flygresor.

47. Den nationella domstolen och Diether Schenkel anser dock att det i Montrealkonventionen anges att en tur och retur-resa som bokats som en transaktion skall anses utgöra en och samma flygning. Enligt artikel 1.2 i Montrealkonventionen äger en ”internationell transport” rum när avgångs- och destinationsorten enligt parternas överenskommelse ligger antingen a) inom två olika fördragsslutande staters territorier eller b) inom en och samma fördragsslutande stats territorium om en överenskommen mellanlandning görs inom en annan stats territorium. I Montrealkonventionen förutses således med nödvändighet möjligheten att det kan förekomma en mellanlandning. I artikel 1.3 föreskrivs att en transport till destinationsorten som utförs av flera transportörer efter varandra anses ”vara en enda transport … förutsatt att parterna betraktar transporten som en enda transport”.

48. Det finns visst stöd i nationell rättspraxis (huvudsakligen, men inte uteslutande, från common law-domstolar) för påståendet att det följer av 1929 års Warszawakonvention (föregångaren till Montrealkonventionen) att, vid avtal om internationell transport avseende en tur och retur-resa, destinationsorten för denna tur och retur-resa utgör avgångsorten. [27]

49. Även om gemenskapen har undertecknat Montrealkonventionen och är bunden av den, [28] utgör inte förordning nr 261/2004 en gemenskapsåtgärd för att införliva konventionen. Förordningen gäller snarare parallellt med konventionen. Förordning nr 261/2004 innehåller i förbigående en hänvisning till

27 — Se domaren Greenes uttalande i domen i målet Grein mot Imperial Airways Ltd (1937) 1 K.B. 50 på s. 78 och s. 79: ”Bruket av singular i detta uttryck [avgångsort och destinationsort] tyder på att parterna till konventionen anser att varje transportavtal har en avgångsort och en destinationsort. En mellanliggande plats där transporten avbryts anses inte utgöra ’destinationsort’. Med beaktande av dess sammanhang, och särskilt det faktum att det är i avtalet som avgångsorten och destinationsorten fastställs, anser jag att uttrycket har innebörden ’den plats där den avtalsenliga transporten påbörjas och den plats där den avtalsenliga transporten avslutas’. … Om avtalet avser en rundresa som börjar i Berlin, med besök i olika europeiska huvudstäder, och som avslutas i Berlin, påbörjas den avtalsenliga transporten i Berlin och avslutas i Berlin.” Se även målen Lee mot China Airlines, 669 F.Supp. 979 (C.D.Cal. 1987), och Qureshi mot K.L.M. (Royal Dutch Airlines) (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (två processuella beslut från USA respektive Kanada rörande frågan om avvisning på grund av bristande behörighet). Se även, i Tyskland, avgöranden från Bundesgerichtshof (1976) ZLW, 255, och Landgericht Berlin (1973) ZLW, 304. Jag har inte hittat motsvarande stöd med avseende på Montrealkonventionen. I doktrinen anser vissa att detsamma gäller enligt Montrealkonventionen. Se exempelvis Giemulla, E., och Schmid, R. (utg.), *Montreal Convention 1999* (2006, lösblad) Kluwer Law.

28 — I artikel 300.7 EG föreskrivs att ”[a]vtal som ingåtts i den ordning som anges i denna artikel skall vara bindande för gemenskapens institutioner och för medlemsstaterna”. Montrealkonventionen undertecknades av gemenskapen på grundval av artikel 300.2 EG. Se beslut 2001/539 (ovan fotnot 9) och dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA (REG 2006, s I-403), punkterna 35 och 36.

konventionen (i ingressen).[29] Detta står i bjärt kontrast till förordning nr 2027/97, i ändrad lydelse,[30] varigenom särskilda delar av konventionen genomförs.[31] I artikel 2.2 i den förordningen föreskrivs att de begrepp som används i förordningen, men som inte definieras däri, motsvarar begreppen i konventionen.

50. Vidare instämmer jag med Emirates, Polen och Sverige att det föreligger tydliga skillnader mellan Montrealkonventionen och förordning nr 261/2004. Framför allt förekommer inte uttrycket ”internationell transport, vilket definieras i artikel 1.2 i konventionen och som har tolkats av olika nationella domstolar”,[32] i förordningen.

51. Jag anser att man inte bör försöka att tillämpa (andra) uttryck som Montrealkonventionen innehåller för att definiera tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004 på ett sätt som klart står i strid med förordningens ordalydelse och förarbeten.

52. Den nationella domstolen och Diether Schenkel har vidare hävdat att om begreppet flygning i förordning nr 261/2004 inte omfattade en tur och retur-resa när en sådan resa bokas som en transaktion, skulle förordningens skyddsnivå för passagerare vara lägre än skyddet enligt Montrealkonventionen. Detta skulle stå i strid med förordningens uttryckliga syfte att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna.

53. Jag kan inte godta det argumentet.

54. För det första skiljer sig förordningens tillämpningsområde från konventionens tillämpningsområde. I många avseenden behandlar förordningen situationer som inte omfattas av konventionen. Förordningen är exempelvis tillämplig på inrikesflygningar inom en medlemsstat och på flygningar från en medlemsstat till ett tredjeland som inte är part till konventionen. Till skillnad från konventionen täcker förordningen nekad ombordstigning och inställda flygningar. Omvänt är förordningens tillämpningsområde begränsat utifrån territoriella överväganden. Den är inte tillämplig på flygningar mellan två länder som är parter

29 — I skäl 14 hänvisas det till konventionen i samband med en undantagsbestämmelse i förordningen. Hänvisningen är dock generell. Den skapar endast en koppling mellan de två rättsakterna, utan att någon särskild bestämmelse nämns. Det är särskilt påtagligt i den franska språkversionen av skälet, som inleds på följande sätt: ”Tout comme *dans le cadre* de la convention de Montréal…” (min kursivering).

30 — 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 (EGT L 140, s. 2). Enligt skäl 6 i sistnämnda förordning var det nödvändigt att ändra förordning nr 2027/97 för att anpassa förordningen till bestämmelserna i Montrealkonventionen och därigenom skapa ett enhetligt ansvarssystem för internationella lufttransporter. En konsoliderad version av förordning nr 2027/97, daterad den 30 maj 2002, finns tillgänglig på webbplatsen http://eur-lex.europa.eu.

31 — Se artikel 1 i förordning nr 2027/97, i dess ändrade lydelse.

32 — Se ovan punkt 48 med tillhörande fotnot.

till konventionen men inte medlemsstater i gemenskapen.

55. Under dessa omständigheter kan det enligt min mening inte anses att den allmänna skyddsnivån enligt förordningen nödvändigtvis är lägre än konventionens skyddsnivå på grund av att en viss situation endast omfattas av konventionen.

56. För det andra kompletterar förordning nr 261/2004 det skydd som flygpassagerare har enligt konventionen. Förordningen ersätter inte konventionen. Detta framgår klart av artikel 12 i förordningen, där det uttryckligen föreskrivs att tillämpningen av förordningen ”[inte] påverkar … en passagerares rätt till ytterligare kompensation”.

57. I domen i målet IATA [33] slog domstolen fast att flygförseningar i allmänhet kan ge upphov till två typer av skada, som skall avhjälpas på olika sätt. Den första är identisk för alla passagerare. Den andra är specifik för varje enskild resenär och kräver en efterföljande individuell kompensation. [34] Medan konventionen omfattar den andra typen av skada, tillhandahåller förordningen standardiserade och omedelbara kompensationsåtgärder för den första typen av skada. Förordningen ”föregår helt enkelt de åtgärder som kan vidtas enligt Montrealkonventionen”. [35] Förordningens åtgärder för att avhjälpa flygförseningar ”utgör inte i sig hinder för att berörda passagerare … väcker skadeståndstalan på de villkor som föreskrivs i [konventionen]”. [36] Snarare leder dessa åtgärder ”till ett förbättrat skydd av passagerarnas intressen … som gör det möjligt för nämnda passagerare att på förmånligare villkor göra gällande kompensationsprincipen”. [37]

58. Skyddet enligt förordningen är med avseende på flygförseningar således av kompletterande karaktär. Detta gäller särskilt de kompensationsåtgärder och andra åtgärder som föreskrivs i förordningen med avseende på inställda flygningar och nekad ombordstigning. Konventionen ger överhuvudtaget inte passagerarna något skydd mot sådana händelser.

59. Under dessa omständigheter kan jag inte godta argumentet att förordningens skyddsnivå kommer att vara lägre än skyddet enligt konventionen, såvida den inte tolkas på ett sätt som strider mot dess klara ordalydelse, förarbeten och angivna syfte.

33 — Ovan fotnot 28.
34 — Punkt 43.
35 — Punkterna 44 och 46.
36 — Punkt 47.
37 — Punkt 48.

Förslag till avgörande

60. Jag föreslår därför att domstolen besvarar den nationella domstolens fråga på följande sätt:

Passagerare på en returflygning från ett tredjeland till en medlemsstat utgör inte ”passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium”, i den mening som avses i artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004, och ingår därför inte i den personkrets som omfattas av förordningens tillämpningsområde, om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte är ett EG-lufttrafikföretag, även om utresan och returresan har bokats samtidigt.