DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 9 juli 2009 *

I mål C-204/08,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av Bundesgerichtshof (Tyskland) genom beslut av den 22 april 2008, som inkom till domstolen den 19 maj 2008, i målet

Peter Rehder

mot

Air Baltic Corporation,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Lenaerts samt domarna R. Silva de Lapuerta, E. Juhász (referent), G. Arestis och J. Malenovský,

* Rättegångsspråk: tyska.

generaladvokat: M. Poiares Maduro,
justitiesekreterare: handläggaren N. Nanchev,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 1 april 2009,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Peter Rehder, genom J. Kummer, Rechtsanwalt,

— Air Baltic Corporation, genom G.-S. Hök, Rechtsanwalt,

— Tysklands regering, genom M. Lumma och J. Kemper, båda i egenskap av ombud,

— Tjeckiens regering, genom M. Smolek, i egenskap av ombud,

— Lettlands regering, genom E. Eihmane och U. Dreimanis, båda i egenskap av ombud,

— Förenade kungarikets regering, genom L. Seeboruth, i egenskap av ombud,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom A.-M. Rouchaud-Joët och S. Grünheid, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 5.1 b andra strecksatsen i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EGT L 12, 2001, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Peter Rehder och Air Baltic Corporation (nedan kallat Air Baltic) angående en inställd flygning från München (Tyskland) till Vilnius (Litauen), som han hade bokat hos nämnda bolag.

Tillämpliga bestämmelser

De gemenskapsrättsliga bestämmelserna

3 Förordning nr 44/2001 trädde i kraft den 1 mars 2002 och ersatte, enligt artikel 68 i förordningen, Brysselkonventionen av den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, i ändrad lydelse (EGT C 27, 1998, s. 1) (nedan kallad Brysselkonventionen).

4 I skäl 1 i nämnda förordning anges att ”[g]emenskapen har som mål att bevara och utveckla ett område med frihet, säkerhet och rättvisa, där den fria rörligheten för personer säkerställs. För att gradvis kunna upprätta detta område bör gemenskapen bland annat besluta om åtgärder som rör civilrättsligt samarbete och som är nödvändiga för att den inre marknaden skall fungera väl”.

5 Enligt skäl 2 andra meningen i förordning nr 44/2001 är det ”nödvändigt att införa bestämmelser som gör reglerna om behörighetskonflikter på privaträttens område mer enhetliga och som förenklar formaliteterna, så att domar från de medlemsstater som är bundna av denna förordning kan erkännas och verkställas enkelt och snabbt”.

6 I skäl 11 första meningen i förordningen anges att ”[b]ehörighetsbestämmelserna måste uppfylla kravet på förutsebarhet och bygga på den allmänna principen om svarandens hemvist, och det måste alltid kunna gå att bestämma vilken domstol som är behörig utifrån denna princip, utom i vissa bestämda fall när tvistens art eller hänsynen till partsautonomin gör det berättigat att använda någon annan anknytning”.

7 Enligt skäl 12 i förordningen bör ”[p]rincipen om att domstolen där svaranden har hemvist är behörig … kompletteras med alternativa behörighetsregler i de fall där det finns en nära koppling mellan domstolen och tvisteföremålet eller då detta krävs för att underlätta rättskipningen”.

8 Bestämmelserna om domstols behörighet i förordning nr 44/2001 återfinns i kapitel II, som omfattar artiklarna 2–31.

9 I artikel 2.1 i förordningen, som ingår i kapitel II, avsnitt 1, med rubriken ”Allmänna bestämmelser”, stadgas följande:

”Om inte annat föreskrivs i denna förordning, skall talan mot den som har hemvist i en medlemsstat väckas vid domstol i den medlemsstaten, oberoende av i vilken stat han har medborgarskap.”

10 Artikel 3.1 i förordningen, som ingår i samma avsnitt 1, har följande lydelse:

”Talan mot den som har hemvist i en medlemsstat får väckas vid domstol i en annan medlemsstat endast med stöd av bestämmelserna i avsnitten 2–7 i detta kapitel.”

11 Artikel 5.1 i förordning nr 44/2001, som ingår i kapitel II, avsnitt 2, med rubriken ”Särskilda behörighetsregler”, har följande lydelse:

”1. Talan mot den som har hemvist i en medlemsstat kan väckas i en annan medlemsstat

a) om talan avser avtal, vid domstolen i uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser;

b) i denna bestämmelse, och såvida inte annat avtalats, avses med uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser

— vid försäljning av varor, den ort i en medlemsstat dit enligt avtalet varorna har eller skulle ha levererats,

— vid utförande av tjänster, den ort i en medlemsstat där enligt avtalet tjänsterna har eller skulle ha utförts;

c) om punkt b inte gäller, skall punkt a gälla”

12 I artikel 60.1 i förordningen föreskrivs följande:

”Vid tillämpningen av denna förordning skall ett bolag eller annan juridisk person anses ha hemvist i orten för dess

a) stadgeenliga säte, eller

b) huvudkontor, eller

c) huvudsakliga verksamhet.”

13 I artikel 71.1 i förordningen föreskrivs följande:

”Denna förordning skall inte inverka på konventioner som medlemsstaterna har tillträtt och som på särskilda områden reglerar domstolars behörighet eller erkännande eller verkställighet av domar.”

14 Genom 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) upprättades principen om kompensation till passagerare i internationell luftfart när flygningar ställs in. I artikel 5 i nämnda förordning, under rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

…

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

[de underrättas om att flygningen är inställd]

…”

15 I artikel 7.1 i samma förordning, under rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande:

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

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

…”

16 Artikel 12.1 i nämnda förordning 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.”

Montrealkonventionen

17 Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 (nedan kallad Montrealkonventionen), undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, s. 38). Konventionen trädde, med avseende på gemenskapen, i kraft den 28 juni 2004. I artikel 19 i Montrealkonventionen, som har rubriken ”Försening”, föreskrivs följande:

”Transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. …”

18 Artikel 33.1 i Montrealkonventionen, som har rubriken ”Jurisdiktion”, har följande lydelse:

”Talan om ersättning skall väckas inom något av de fördragsslutande staternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten.”

Tvisten vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

19 Peter Rehder är bosatt i München och bokade genom Air Baltic, som har sitt säte i Riga (Lettland), en flygbiljett från München till Vilnius. Avståndet mellan München och Vilnius är strax under 1 500 kilometer. Ungefär 30 minuter före planerad avgångstid i München underrättades passagerarna om att flyget var inställt. Klaganden bokade då om biljetten genom Air Baltic och flög sedan via Köpenhamn till Vilnius, dit han anlände mer än sex timmar efter den ursprungliga beräknade ankomsttiden.

20 Peter Rehder väckte talan vid Amtsgericht Erding, i vars domkrets Münchens flygplats är belägen, och yrkade att Air Baltic skulle förpliktas att betala honom ersättning med 250 euro enligt artikel 5.1 c och artikel 7.1 a i förordning nr 261/2004. Amtsgericht Erding fann att lufttransporttjänster utförs på planets avreseort och att uppfyllelseorten för avtalsförpliktelsen i den mening som avses i artikel 5.1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 därmed var den ort där avreseflygplatsen, i detta fall Münchens flygplats, var belägen. Rätten befann sig således behörig att pröva Peter Rehders talan om ersättning i sak.

21 Air Baltic överklagade till Oberlandesgericht München, som fann att lufttransporttjänster utförs på den ort där det företag som ombesörjer flygningen har sitt säte och därför upphävde avgörandet från första instans. Peter Rehder överklagade detta avgörande till Bundesgerichtshof genom så kallad *Revision*.

22 Den hänskjutande domstolen har noterat att frågan huruvida Amtsgericht Erding i detta fall är behörig beror på tolkningen av artikel 5.1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001. Den har framhållit att EG-domstolen, beträffande första strecksatsen i samma artikel, om försäljning av varor, har slagit fast att denna särskilda behörighetsregel avseende avtal ger leveransorten ställning som autonomt anknytningsmoment, som ska tillämpas på alla yrkanden som grundar sig på ett och samma avtal om försäljning av varor, inte bara på dem som grundar sig på leveransförpliktelsen i sig (dom av den 3 maj 2007 i mål C-386/05, Color Drack, REG 2007, s. I-3699, punkt 26). Domstolen fann därefter att denna regel även gäller när leverans av varor sker till flera orter och att uppfyllelseorten då ska anses vara den ort där anknytningen mellan avtalet och den behöriga domstolen är som närmast, vilket i ett sådant fall i allmänhet visar sig vara den huvudsakliga leveransorten, vilken måste bestämmas utifrån ekonomiska kriterier (domen i det ovannämnda målet Color Drack, punkt 40). Domstolen fann slutligen att om det inte är möjligt att bestämma den huvudsakliga leveransorten, har var och en av leveransorterna en tillräcklig närhet till de faktiska omständigheterna i tvisten, och käranden kan i den situationen välja att väcka talan mot svaranden vid domstolen i vilken som helst av leveransorterna (domen i det ovannämnda målet Color Drack, punkt 42).

23 Bundesgerichtshof har understrukit att EG-domstolen också uttryckligen, i punkt 16 i domen i det ovannämnda målet Color Drack, påpekade att dess överväganden endast avsåg det fall då det var fråga om flera leveransorter i en och samma medlemsstat och inte berörde situationer med flera leveransorter i olika medlemsstater.

24 Bundesgerichtshof frågar sig därför – mot bakgrund av målet med förordning nr 44/2001, nämligen att göra reglerna om behörighetskonflikter mer enhetliga och förutsebara och fastställa en enda uppfyllelseort, som i princip ska vara där det råder

närmast anknytning mellan tvisten och behörig domstol – om inte artikel 5.1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 bör tolkas på samma sätt, det vill säga att det i princip ska fastställas en enda uppfyllelseort för att avgöra domstols behörighet i tvister angående avtalsförpliktelser som följer av internationella lufttransportavtal, trots att det vid sådana avtal inte är helt enkelt att entydigt avgöra i vilken ort tjänsten väsentligen utförs.

25 Mot denna bakgrund beslutade Bundesgerichtshof att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

”1. Ska artikel 5.1 b andra strecksatsen i förordning … nr 44/2001 … tolkas så, att det även vid flygresor från en av gemenskapens medlemsstater till en annan ska fastställas en enda uppfyllelseort för samtliga avtalsförpliktelser, och att denna är den ort där – med utgångspunkt från ekonomiska kriterier – den huvudsakliga prestationen utförs?

2. Om en enda uppfyllelseort ska fastställas, vilka kriterier är i så fall avgörande; ska den fastställas med utgångspunkt från avreseorten eller ankomstorten?”

Prövning av tolkningsfrågorna

26 Innan domstolen prövar de tolkningsfrågor som ställts, vill den först påpeka att vissa av yttrandena till domstolen har aktualiserat frågan om tillämpligheten av artikel 33 i Montrealkonventionen för att i ett fall som i det nationella målet fastställa behörig domstol.

27 Den rätt som klaganden i det nationella målet stöder sig på i detta fall, som grundar sig på artikel 7 i förordning nr 261/2004, är en rätt för passagerare till en schabloniserad, enhetlig kompensation vid en inställd flygning, en rätt som är oberoende av sådant skadestånd som kan utgå enligt artikel 19 i Montrealkonventionen (se dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA, REG 2006, s. I-403, punkterna 43–46). De rättigheter som grundar sig på de nämnda bestämmelserna i förordning nr 261/2004 och på Montrealkonventionen omfattas således av olika regelverk.

28 Av detta följer att talan i det nationella målet, som endast väckts på grundval av förordning nr 261/2004, ska prövas utifrån förordning nr 44/2001.

29 Den hänskjutande domstolen har ställt sina tolkningsfrågor, som ska prövas tillsammans, för att EG-domstolen ska precisera hur formuleringen ”den ort i en medlemsstat där enligt avtalet tjänsterna har eller skulle ha utförts” i artikel 5.1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 ska tolkas vid lufttransport av personer från en medlemsstat till en annan medlemsstat vid en begäran om kompensation enligt förordning nr 261/2004.

30 I själva verket är frågan till domstolen huruvida denna formulering, vid ett sådant utförande av tjänster som i det nationella målet, ska tolkas på samma sätt som domstolen tolkade första strecksatsen i samma artikel i sin dom i det ovannämnda målet Color Drack, beträffande flera leveransorter för varor i en och samma medlemsstat.

31 I punkt 18 i domen i det ovannämnda målet Color Drack besvarade domstolen den ställda frågan utifrån tillkomsten, syftena och systematiken i förordning nr 44/2001.

32 Domstolen erinrade därvid först om att den särskilda behörighetsregeln i artikel 5.1 i förordning nr 44/2001 om talan som avser avtal – som kompletterar regeln att domstolen i svarandens hemvistort är behörig – svarar mot ett mål om närhet och motiveras av att det finns en nära anknytning mellan avtalet och den domstol som ska pröva detta (domen i det ovannämnda målet Color Drack, punkt 22).

33 Domstolen framhöll därefter, beträffande uppfyllelseorten för förpliktelser enligt avtal om försäljning av varor, att detta anknytningsmoment definieras autonomt i artikel 5.1 b första strecksatsen i förordning nr 44/2001, för att stärka målen att göra reglerna om domstols behörighet mer enhetliga och förutsebara. Leveransorten för varor ska således i egenskap av autonomt anknytningsmoment tillämpas på alla yrkanden som grundar sig på ett och samma avtal om försäljning av varor (domen i det ovannämnda målet Color Drack, punkterna 24 och 26).

34 Mot bakgrund av målen om närhet och förutsebarhet fann domstolen att regeln i artikel 5.1 b första strecksatsen i förordning nr 44/2001 även är tillämplig när leverans sker till flera orter i samma medlemsstat, med påpekandet att en enda domstol måste vara behörig att pröva alla yrkanden som grundar sig på avtalet (domen i det ovannämnda målet Color Drack, punkterna 36 och 38).

35 I ett sådant fall, med flera leveransorter i samma medlemsstat, fann domstolen att den ort där anknytningen mellan avtalet och den domstol som ska pröva detta är närmast är den huvudsakliga leveransorten, vilken måste bestämmas utifrån ekonomiska kriterier, och att, om det inte är möjligt att bestämma den huvudsakliga leveransorten, var och en av leveransorterna har en tillräcklig närhet till de faktiska omständigheterna i tvisten.

Käranden kan därför i den situationen välja att väcka talan mot svaranden vid domstolen i vilken som helst av leveransorterna (domen i det ovannämnda målet Color Drack, punkterna 40 och 42).

36 Det ska understrykas att de överväganden som låg till grund för domstolens tolkning i domen i det ovannämnda målet Color Drack är lika relevanta vid avtal om utförande av tjänster, inbegripet det fall då tjänsterna inte utförts i en och samma medlemsstat. De särskilda behörighetsreglerna i förordning nr 44/2001 om talan som avser avtal om försäljning av varor och utförande av tjänster har samma tillkomst, syfte och plats i förordningens systematik.

37 Att endast domstolen i den ort där tjänsterna utförs enligt avtalet i fråga anses behörig och att samma behörighetsregel tillämpas på alla yrkanden som grundar sig på detta avtal utgör medel för att uppnå målen om närhet och förutsebarhet. Något annat synsätt beträffande dessa mål kan inte gälla när tjänsterna i fråga utförs i flera orter i olika medlemsstater. En sådan åtskillnad skulle – förutom att den saknar stöd i bestämmelserna i förordning nr 44/2001 – strida mot syftet med förordningen, nämligen att genom att göra reglerna om behörighetskonflikter på privaträttens område mer enhetliga bidra till att utveckla ett område med frihet, säkerhet och rättvisa och en väl fungerande inre marknad inom gemenskapen (se skälen 1 och 2 i förordning nr 44/2001).

38 När tjänster utförs i flera orter i olika medlemsstater gäller det följaktligen att finna den ort där anknytningen mellan avtalet och den behöriga domstolen är närmast och i synnerhet den ort där tjänsten enligt avtalet huvudsakligen ska utföras.

39 Det ska redan inledningsvis konstateras att, som den hänskjutande domstolen påpekat, orten för det berörda lufttrafikföretagets säte eller dess huvudsakliga verksamhet inte

nödvändigtvis har en nära koppling till avtalet. Den verksamhet som sker på den orten, bland annat tillhandahållande av ett lämpligt flygplan samt besättning, utgör logistiska och förberedande åtgärder i avsikt att uppfylla förpliktelserna enligt lufttransportavtalet, inte tjänster vars utförande är knutna till avtalets innehåll i egentlig bemärkelse. Detsamma gäller orten där lufttransportavtalet ingås och orten där biljetten utfärdas.

40 De tjänster som ska utföras för att uppfylla förpliktelserna enligt ett avtal om lufttransport för personer är, konkret, incheckning och ombordstigning av passagerarna samt att dessa mottas ombord på planet på den avreseort som överenskommits i transportavtalet i fråga, planets avgång på utsatt tid, transport av passagerarna och deras bagage från avreseorten till ankomstorten, omhändertagande av passagerarna under flygningen och slutligen avstigning under säkra förhållanden där planet landar och på den tid som bestämts i avtalet. Ur det perspektivet kan inte heller de orter där planet eventuellt mellanlandar ha en tillräcklig koppling till kärnan i de tjänster som ska utföras enligt avtalet.

41 De enda orter som har en direkt koppling till dessa tjänster, vilka utförs för att uppfylla förpliktelserna enligt avtalet, är avreseorten och ankomstorten, med den preciseringen att begreppen avreseort och ankomstort ska avses vara de som överenskommits i det aktuella transportavtal som ingåtts med ett enda lufttrafikföretag, som är den faktiska transportören.

42 Det ska dock framhållas att till skillnad från leverans av varor på olika orter, som utgör tydligt åtskilda och kvantifierbara transaktioner när det gäller att bestämma den huvudsakliga leveransorten utifrån ekonomiska kriterier, är lufttransporter till sin art tjänster som utförs på ett odelbart och enhetligt sätt från avreseorten till ankomstorten. Det är därför inte möjligt att utifrån ett ekonomiskt kriterium urskilja en viss del av prestationen som skulle vara huvudprestationen och som utförs i en specifik ort.

43 Under dessa omständigheter ska såväl avreseorten som ankomstorten betraktas som de orter där tjänster som tillhandahålls enligt lufttransportavtal huvudsakligen utförs.

44 Var och en av dessa orter har en tillräcklig närhet till de faktiska omständigheterna i tvisten och det föreligger därmed en nära anknytning mellan avtalet och behörig domstol, såsom eftersträvas med de särskilda behörighetsreglerna i artikel 5.1 i förordning nr 44/2001. Den som begär kompensation på grundval av förordning nr 261/2004 kan följaktligen efter eget val väcka talan med stöd av artikel 5.1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 vid domstolen i vars domkrets endera av dessa orter är belägna.

45 En sådan valmöjlighet för käranden uppfyller inte bara närhetskriteriet, utan också kravet på förutsebarhet, förutsatt att såväl käranden som svaranden enkelt kan konstatera vid vilka domstolar talan kan väckas. Den är även förenlig med målet att garantera rättssäkerheten, då kärandens val inom ramen för artikel 5.1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 är begränsat till två domstolar. Det ska även erinras om att käranden fortfarande har möjlighet att vända sig till domstolen i svarandens hemvistort enligt artikel 2.1 i nämnda förordning, det vill säga i detta fall i den ort där lufttransportören har sitt stadgeenliga säte, huvudkontor eller huvudsakliga verksamhet, i enlighet med artikel 60.1 i förordningen, vilket är förenligt med artikel 33 i Montrealkonventionen.

46 En sådan valmöjlighet tillerkänns för övrigt käranden, enligt fast rättspraxis från domstolen, även inom ramen för de särskilda behörighetsreglerna för talan om skadestånd utanför avtalsförhållanden i artikel 5.3 i Brysselkonventionen, vilka även återfinns i artikel 5.3 i förordning nr 44/2001, så även när det rör sig om domstolar i olika medlemsstater (se bland annat dom av den 30 november 1976 i mål 21/76, Bier, kallat ”Mines de potasse d’Alsace”, REG 1976, s. 1735, punkterna 24 och 25, svensk specialutgåva, volym 3, s. 209, och av den 10 juni 2004 i mål C-168/02, Kronhofer, REG 2004, s. I-6009, punkt 16 och där angiven rättspraxis).

47 Av vad som anförts följer att de tolkningsfrågor som ställts ska besvaras på följande sätt. Artikel 5.1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 ska tolkas så, att vid lufttransport av personer från en medlemsstat till en annan medlemsstat, som utförs enligt ett avtal som ingåtts med ett enda lufttrafikföretag som är den faktiska transportören, är det, i enlighet med kärandens val, den domstol i vars domkrets avgångsorten eller ankomstorten är belägen, såsom dessa orter överenskommits i avtalet, som är behörig att pröva en begäran om kompensation på grundval av avtalet och förordning nr 261/2004.

Rättegångskostnader

48 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

Artikel 5.1 b andra strecksatsen i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område ska tolkas så, att vid lufttransport av personer från en medlemsstat till en annan medlemsstat, som utförs enligt ett avtal som ingåtts med ett enda lufttrafikföretag som är den faktiska transportören, är det, i enlighet med kärandens val, den domstol i vars domkrets avgångsorten eller ankomstorten är belägen, såsom dessa orter överenskommits i avtalet, som är behörig att pröva en begäran om kompensation på grundval av avtalet och

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.

Underskrifter