

Anonymiserad version

Översättning

C-252/20 – 1

Mål C-252/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

10 juni 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Amtsgericht Hamburg (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

25 maj 2020

Klagande:

CY

Motpart:

Eurowings GmbH

Bestyrkt kopia

Amtsgericht Hamburg

[utelämnas]

Beslut

I målet mellan **CY**, [utelämnas] Witzhave, klagande, [utelämnas] mot **Eurowings GmbH**, [utelämnas] Düsseldorf, motpart, [utelämnas] beslutar Amtsgericht Hamburg [utelämnas] följande:

Målet förklaras vilande.

Följande frågor beträffande tolkningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och

inställda eller kraftigt försenade flygningar hänskjuts enligt artikel 267 FEUF till Europeiska unionens domstol:

1. Kan en passagerare anses ha rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordningen också när han eller hon på grund av en relativt obetydligt försenad ankomst inte hinner med en direkt anslutande flygförbindelse, och detta medför en försening på tre timmar eller mer på den slutliga bestämmelseorten, då båda flygningarna utfördes av olika lufttrafikföretag och bokningen inte har gjorts genom det lufttrafikföretag som har utfört den första delsträckan och mot vilket talan har väckts i det nationella målet? **[Orig. s. 2]**

2. Om den första frågan besvaras jakande:

Ska det lufttrafikföretag som faktiskt utför den försenade flygningen på den första delsträckan anses vara det ”lufttrafikföretag som utför flygningen”, i den mening som avses i artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning (EG) nr 261/2004, eller är det lufttrafikföretag som utför den flygning som är i tid på den andra delsträckan, genom vilket båda flygningarna har bokats, det ”lufttrafikföretag som utför flygningen” i den mening som avses i artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning (EG) nr 261/2004?

3. För det fallet att båda lufttrafikföretagen anses utgöra ”lufttrafikföretag som utför flygningen” i den mening som avses i artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning (EG) nr 261/2004:

Har passageraren i så fall rätt att välja mot vilket av de båda lufttrafikföretagen denne riktar sina krav?

Skäl:

A. Bakgrund till tvisten

1. CY yrkar att Eurowings ska betala kompensation på 400,00 euro enligt förordning (EG) nr 261/2004.
2. CY bokade en flygresa från Hamburg till Kairo via Zürich den 23 oktober 2016 genom en resebyrå. Bokningsbekräftelsen utfärdades av Swiss International Air Lines AG. Enligt bokningsbekräftelsen skulle resan genomföras på följande sätt: Från Hamburg till Zürich med flygning LX 4413 (tidtabellsenlig avgång den 23 oktober 2016 klockan 07:00 och tidtabellsenlig ankomst den 23 oktober 2016 klockan 08:25) och från Zürich till Kairo med flygning LX 236 (tidtabellsenlig avgång den 23 oktober 2016 klockan 09:05 och tidtabellsenlig ankomst den 23 oktober 2016 klockan 14:05).
3. Flygningen från Hamburg till Zürich erbjöds med gemensam linjebeteckning från Swiss med flygnummer LX 4413 och med flygnummer EW 4762 från Eurowings. På grund av avtalet om gemensam linjebeteckning med Swiss genomförde

Eurowings flygningen från Hamburg till Zürich (LX 4413) med flygnummer EW 4762 med sitt flygplan och sin personal.

4. Eurowings flygning från Hamburg till Zürich blev försenad och landade först klockan 08:46 i Zürich. CY hann därför inte med den anslutande flygförbindelsen [**Orig. s. 3**] till Kairo som genomfördes av Swiss, eftersom hon bara hade 19 minuter på sig att byta flyg. Minsta bytestid för denna flygförbindelse uppgick till 30 minuter. CY bokades sedan om på en senare förbindelse via Milano till Kairo och landade i Kairo med över fem timmars försening.
5. CY anser att Eurowings inom ramen för den gemensamma linjebeteckningen utgör det lufttrafikföretag som utför flygningen med avseende på det försenade flyget från Hamburg till Zürich och redan av den anledningen är skyldig att betala kompensationen. Eurowings har erbjudit flygning EW 4762 i bokningssystemet Amadeus och där konkret ställt sina flygningar till förfogande för att kombineras i olika flygsegment.
6. Eurowings anser att det för en rätt till kompensation vid en missad anslutning till följd av en obetydlig försening krävs att ett båda flygningarna utförs av samma lufttrafikföretag. Den risk som det lufttrafikföretag som utför den första flygningen ska bära omfattar inte en senare flygning med ett annat lufttrafikföretag.

B. Grunderna för begäran om förhandsavgörande till Europeiska unionens domstol

7. För att målet ska kunna avgöras krävs det att EU-domstolen besvarar tolkningsfrågorna.

I. Den första frågan

8. CY skulle kunna ha rätt till kompensation enligt artikel 7.1 c i förordning (EG) nr 261/2004.
9. Enligt EU-domstolens fasta praxis ska en försening likställas med en inställd flygning i den mening som avses i artikel 7.1 i förordning (EG) nr 261/2004, vilket innebär med att kompensation även kan krävas för sådana förseningar enligt artikel 5.1 c jämförd med artikel 7.1 i förordning (EG) nr 261/2004 om förseningen till den slutliga bestämmelseorten är tre timmar eller mer (se [utelämnas] dom av den 19 november 2009, [utelämnas] C-402/07 Sturgeon, [utelämnas] EU:C:2009:716, punkt 41 och följande punkter, [utelämnas] dom av den 23 oktober 2012, [utelämnas] C-581/10 Nelson, [utelämnas] EU:C:2012:657, punkt 28 och följande punkter). Detta gäller även när en relativt liten försening [**Orig. s. 4**] till följd av att ett anslutningsflyg missas leder till en större försening (se [utelämnas] dom av den 26 februari 2013, [utelämnas] C-11/11 Folkerts, [utelämnas] EU:C:2013:106, punkt 25 och följande punkter). I domen i målet

Folkerts var emellertid en avgörande omständighet att både den första flygningen och den anslutande flygningen utfördes av samma lufttrafikföretag (se [utelämnas] dom av den 26 februari 2013, [utelämnas] C-11/11 Folkerts, [utelämnas] EU:C:2013:106, punkt 18).

10. EU-domstolen har hittills inte slagit fast huruvida detta även gäller när – såsom i förevarande mål – den första flygningen och den andra flygningen inte utförs av samma lufttrafikföretag.
11. Bundesgerichtshof har i ett jämförbart fall vilandeförklarat målet samt hänskjutit en tolkningsfråga till EU-domstolen rörande tolkningen av förordning 261/2004 som i huvudsak är likalydande med den första tolkningsfrågan i förevarande mål [utelämnas]. EU-domstolen har inte besvarat tolkningsfrågan, eftersom Bundesgerichtshof dragit tillbaka tolkningsfrågan efter det att yrkandena godtagits i det aktuella förfarandet.
12. Bundesgerichtshof [utelämnas] har angett följande:
13. ”d) Av syftet med artikel 7 i förordning (EG) nr 261/2004 kan det följa att ett kompensationsanspråk endast kan göras gällande om lufttrafikföretaget som har förorsakat förseningen vid den slutliga bestämmelseorten har accepterat sammanställningen av flygningarna som följer på varandra genom att utfärda eller godkänna en bokningsbekräftelse. Denna fråga har inte fått ett slutgiltigt svar i EU-domstolens praxis.
14. aa) Av EU-domstolens rättspraxis framgår att rätt till kompensation i vart fall kan föreligga om flera flygningar som följer på varandra har bokats hos det lufttrafikföretag mot vilket rätt till kompensation görs gällande.
15. I de avgöranden där rätten till kompensation berodde på att ett direkt anslutningsflyg anlände för sent till den slutliga bestämmelseorten hade de på varandra följande flygningarna bokats hos det lufttrafikföretag som var svarande i det nationella målet (domstolens dom [utelämnas] i målet Folkerts [C-11/11] punkt 18, beslut av den 4 oktober 2012 [**Orig. s. 5**] Rodriguez Cachafeiro m.fl. (C-321/11, [utelämnas], punkterna 10 och 34)). Andra avgöranden från domstolen där begreppet flygning i den mening som avses i förordningen har haft betydelse avser också fall där passageraren hade bokat alla relevanta flygningar hos det lufttrafikföretag av vilket han eller hon senare krävde kompensation (domstolens dom [utelämnas] i målet Emirates Airlines, [C-173/07] punkt 13, dom [utelämnas] i målet Sturgeon m.fl., [C-402/07] punkt 11, och dom [utelämnas] i målet Nelson m.fl., [C-581/10] punkt 15).
16. bb) Denna omständighet föreligger inte i det nu aktuella fallet.
17. Enligt vad appellationsdomstolen konstaterat utfördes de båda flygningarna av olika lufttrafikföretag. Bokningen gjordes inte hos något av dessa företag, utan hos en researrangör. Researrangören utfärdade även [utelämnas] bokningsbekräftelsen. I brist på något som styrker ett sådant förhållande kan man

inte utgå från att motparten själv lämnade ut eller godkände en biljett för båda flygningarna.

18. cc) Beträffande dessa omständigheter är det inte möjligt att dra tillräckligt säkra slutsatser vare sig med ledning av förordningen eller med ledning av den rättspraxis från domstolen som anförts.
19. Enligt artikel 3.2 a i förordning nr 261/2004 är förordningen endast tillämplig när passageraren har en bekräftad bokning för den berörda flygningen. En förutsättning för detta är enligt artikel 2 g i nämnda förordning att bokningen har accepterats och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören. Det sistnämnda kan ske genom en biljett i den mening som avses i artikel 2 f i förordningen, som har utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent, eller genom ett annat bevis.
20. Av denna reglering framgår utan tvivel att en passagerare även kan ha rätt till kompensation från det utförande lufttrafikföretaget fastän det visserligen inte var delaktigt i den enskilda bokningen och bekräftelsen av denna, men företaget har gett en agent eller en researrangör möjlighet att ta emot och bekräfta sådana bokningar. Agentens eller researrangörens bokningsbekräftelse måste i dessa fall kunna tillskrivas lufttrafikföretaget som dess egen förklaring. **[Orig. s. 6]**
21. Av detta är det emellertid inte möjligt att utan vidare dra slutsatsen att ett lufttrafikföretag även måste kunna tillskrivas en agents eller en researrangörs bokningsbekräftelse i den utsträckning som bekräftelsen avser en annan flygning som utförs av ett annat lufttrafikföretag. Med avseende på en sådan flygning träder agenten eller researrangören primärt i det utförande lufttrafikföretagets ställe. Ur de berörda lufttrafikföretagens synvinkel blir situation därmed lik en situation där passageraren själv har gjort flera separata bokningar hos olika lufttrafikföretag för flygningar som följer på varandra. För det sistnämnda fallet utgår i vart fall kommissionen i sina riktlinjer för tolkning av förordningen från att det inte är möjligt att göra gällande rätt till kompensation (kommissionens riktlinjer av den 10 juni 2016, C(2016) 3502 final, s. 18, 4 d A ii).
22. dd) Enligt den nationella domstolens uppfattning talar emellertid vissa saker för en rätt till kompensation även om bokningsbekräftelsen för flygningar som följer på varandra har utfärdats av en researrangör.
23. 1) Förordningen föreskriver i princip samma rättsföljder för de olika formerna av bokningsbekräftelse. I skäl 5 framhålls dessutom att skyddet även ska omfatta passagerare på flygningar som ingår i paketresor. Ett garantiåtagande för flygningar som en researrangör har sammanställt överensstämmer vidare med målsättningen som definieras i skälen 1–4, nämligen att sörja för ett långtgående skydd för passagerare och hänsyn till konsumentskydds krav, och den princip som domstolen härlett därifrån om att de bestämmelser i förordningen som ger passagerare möjlighet att göra rättigheter gällande ska ges en vid tolkning (se, i detta avseende, domstolens dom [utelämnas] i målet Sturgeon m.fl., punkt 45),

medan begrepp i en bestämmelse som utgör ett undantag från en princip, eller specifikt från unionsrättsliga konsumentskyddsbestämmelser, i princip ska ges en snäv tolkning (se, i detta avseende, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/09, [utelämnas] EU:C:2011:672, punkt 17)).

24. 2) Att erkänna rätt till kompensation står enligt avdelningens uppfattning även i samklang med EU-domstolens ståndpunkt om ansvaret för de skyldigheter som har övertagits genom bokningsbekräftelsen.
25. Vad gäller det fallet att ett lufttrafikföretag, hos vilket två flygningar som följer på varandra [**Orig. s. 7**] har bokats, nekar ombordstigning på den andra flygningen vid incheckning, och passageraren inte längre kan hinna med denna flygning på grund av försening av den första flygningen, har domstolen ansett att det föreligger rätt till kompensation. Av avgörande betydelse för detta har domstolen ansett det vara att kompensationen ska utjämna olägenheterna som en oåterkallelig tidsspillan på tre timmar eller mer orsakar och att ett utförande lufttrafikföretag i vart fall måste ta ansvar för dessa olägenheter om det konstateras att de kan tillskrivas lufttrafikföretaget – som antingen har orsakat förseningen av den första flygningen, som utförs av företaget självt, eller felaktigt har bedömt att de berörda passagerarna inte skulle kunna infinna sig i tid för att stiga ombord på den följande flygningen, eller som har sålt biljetter avseende flera på varandra följande flygningar för vilka det inte har funnits tillräckligt med tid för att ta den senare flygningen (domstolens dom [utelämnas] i målet Rodríguez m.fl., punkt 34).
26. Ur passagerarens synvinkel, vars skydd rätten till kompensation syftar till, föreligger i vart fall en jämförbar situation om lufttrafikföretaget visserligen inte självt har utfärdat eller godkänt biljetterna för flygningar som följer på varandra, men har gett en researrangör möjligheten att utfärda sådana biljetter och härvid även sammanställa flygningar som utförs av olika lufttrafikföretag.
27. ee) Avdelningen anser sig dock själv vara förhindrad att fatta ett avgörande.
28. Mot bakgrund av vad som anförts ovan framstår det visserligen som nära till hands att göra en analog tillämpning av de principer som domstolen har utvecklat på de omständigheter som ska bedömas i det nu aktuella fallet. Det är emellertid inte möjligt att dra en säker slutsats av de avgöranden som domstolen har meddelat hittills.”
29. Amtsgericht instämmer i detta resonemang.

II. Den andra frågan

30. Genom dom av den 11 juli 2019 ([utelämnas] C-502/18, [utelämnas] EU:C:2019:604) avgjorde EU-domstolen en fråga gällande en flygning från Prag till Bangkok via Abu Dhabi som bestod av flera flygningar men som skulle bedömas som en enda flygning. EU-domstolen fann att motparten i detta mål, Ceske aerolinie, skulle anses utföra och således ansvarigt

lufttrafikföretag enligt förordning (EG) nr 261/2004. Därvid var den första flygningen som genomfördes av Ceske aerolinie i tid och först den [Orig. s. 8] andra flygningen som genomfördes av Etihad Airways inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning var försenad. EU-domstolen ansåg att det var avgörande att Ceske aerolinie var passagerarens avtalspart och att det mot bakgrund av den höga skyddsnivån för passagerarna krävdes att passagerarens avtalspart var ansvarig i egenskap av utförande lufttrafikföretag, särskilt med tanke på att det även föreligger en möjlighet till regress mot det lufttrafikföretag som faktiskt genomfört den försenade flygningen.

31. Om man tillämpar dessa principer som EU-uppställt på omständigheterna förevarande mål skulle detta kunna innebära att Eurowings och inte Swiss som i förevarande mål har utfärdat bokningsbekräftelsen ska anses utgöra det utförande lufttrafikföretaget [utelämnas]. EU-domstolen har hittills inte prövat några omständigheter som varit jämförbara med de här aktuella.

III. Den tredje frågan

32. För det fall att både Swiss i egenskap av CY:s avtalspart och Eurowings, som faktiskt utfört den försenade första flygningen med eget flygplan och egen personal under en gemensam linjebeteckning, anses utgöra utförande lufttrafikföretag i den mening som avses i artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning (EG) nr 261/2004, uppkommer vidare frågan huruvida passageraren i så fall måste vända sig till sin avtalspartner eller har rätt att välja mot vilket av de båda lufttrafikföretagen denne riktar sina krav. Inte heller denna fråga har prövats av EU-domstolen.

Doktor Kaiser
Domare vid Amtsgericht

[utelämnas]