

Mål C-810/19

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

4 november 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

22 augusti 2019

Klagande:

Flightright GmbH

Motpart:

Qatar Airways

[utelämnas]

Beslut

I målet

Flightright GmbH, [utelämnas] Potsdam,
klagande

[utelämnas] mot

Qatar Airways [utelämnas],
[utelämnas],
motpart,

[utelämnas] har den 24:e civilrättsavdelningen vid Landgericht Frankfurt am Main (Regionala domstolen i Frankfurt am Main)

[utelämnas] beslutat följande: **[Orig. s. 2]**

I. Följande frågor avseende tolkningen av 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 (förordningen om flygpassagerares rättigheter) hänskjuts i enlighet med artikel 267 FEUF till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande:

1. Är det fråga om en ”direkt anslutande flygförbindelse” i den mening som avses i artikel 2 h i förordning (EG) nr 261/2004, när – vid flygningar som omfattas av en enda bokning, vilken innefattar en mellanlandning på en flygplats belägen utanför Europeiska unionens territorium – en längre vistelse är planerad på mellanlandningsorten, och den bokade vidareflygningen inte är den nästa möjliga flygning som är tillgänglig?

2. Om fråga 1 besvaras nekande:

Ska artikel 3.1 a i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att förordningen även är tillämplig på transport av passagerare med en flygning som inte påbörjats på en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium, utan ingår som en del i en enda bokning som också innefattar en flygning från en flygplats som är belägen inom en medlemsstats territorium, även när det inte är fråga om en direkt anslutande flygförbindelse?

II. Målet vilandeförklaras.

Skäl:

I.

Flightright GmbH (nedan kallat Flightright) agerar som ombud för fyra passagerare (nedan kallade passagerarna).

Passagerarna bokade hos Qatar Airways en flygning från Frankfurt am Main till Doha (flygning QR 070) som enligt tidtabellen skulle avgå från Frankfurt am Main den 18.7.2018 kl.10.55 lokal tid [**Orig. s. 3**] och landa kl.17.55 lokal tid i Doha, samt en flygning från Doha till Windhoek (flygning QR 1373) som enligt tidtabellen skulle avgå från Doha den 20.7.2018 kl.02.00 lokal tid och landa kl.10.40 lokal tid i Windhoek.

För den tid de skulle vistas i Doha (från den 18.7.2018 kl.17.55 till den 20.7.2018 kl.02.00, det vill säga totalt 32 timmar och 5 minuter) bokade passagerarna hotell i Doha.

Passagerarna hade även kunnat resa från Doha till Windhoek med en flygning som skulle avgå den 19.7.2018 kl.02.00.

Den 18.7.2018 checkade passagerarna in på flygningen Frankfurt am Main-Doha. Passagerarna skulle hämta sitt bagage i Doha och därefter checka in bagaget igen när de reste vidare till Windhoek.

Det är oklart om passagerarna redan fick sina boardingkort för den senare flygningen Doha-Windhoek. Passagerarna minns att de checkade in online för hela flygresan till Namibia innan de reste från Frankfurt am Main. Qatar Airways anger att boardingkorten för senare flygningar till Windhoek inte utfärdas i Frankfurt am Main, utan endast för flygningar till Doha.

Flygningen Frankfurt am Main-Doha utfördes enligt tidtabellen och blev inte försenad. Passagerarna hämtade sitt bagage i Doha och checkade in bagaget igen när de reste vidare till Windhoek. Flygningen Doha-Windhoek blev försenad med 5 timmar och 52 minuter. I stället för kl.10.40 landade passagerarna i Windhoek inte förrän kl.16.32.

Passagerarna har överlåtit sin rätt till en eventuell kompensation gentemot Qatar Airways till Flightright. Flightright har begärt kompensation med 600 euro per passagerare (totalt 2 400 euro) från Qatar Airways på grund av att flygningen landade i Windhoek med mer än tre timmars försening.

Amtsgericht ogillade talan om kompensation. I domen fann Amtsgericht att den saknade behörighet att pröva talan, [Orig. 4] eftersom den försenade flygningen skulle utföras från Doha till Windhoek och att Qatar Airways inte var något EG-flygbolag. Den omständigheten att den första flygningen avgick från Frankfurt am Main saknar betydelse. Det rörde sig om två separata flygningar, eftersom passagerarna stannade i Doha i "cirka 56 timmar" mellan flygningarna, vilket inte kan betraktas som en mellanlandning. Flygningen Doha-Windhoek kan inte anses utgöra en direkt anslutande flygförbindelse.

Flightright överklagade domen till den hänskjutande domstolen, nämligen Landgericht Frankfurt am Main.

II.

Överklagandet kan vinna bifall om flygningen Doha-Windhoek ska betraktas som en direkt anslutande flygförbindelse, i den mening som avses i artikel 2 h i förordning nr 261/2004 (nedan kallad förordningen), till flygningen Frankfurt am Main-Doha.

Om flygningen Doha-Windhoek betraktas som en direkt anslutande flygförbindelse till flygningen Frankfurt am Main-Doha, har Flightright, i egenskap av passagerarnas ombud, rätt till det kompensationsbelopp som det har begärt. Den slutliga bestämmelseorten blir i så fall bestämmelseorten för den sista flygningen, det vill säga Windhoek, och inte Doha som är bestämmelseorten för den första flygningen.

Såsom domstolen slog fast i målet C-402/07 (dom av den 19 november 2009, [utelämnas] Sturgeon/Condor) efter en begäran om förhandsavgörande från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) och fastställde i stora avdelningen i domen av den 23 oktober 2012 (C-581/10 – Nelson/Lufthansa), får inte enbart passagerare på inställda flygningar, utan även passagerare på försenade flygningar, begära kompensation enligt artikel 7 i förordningen, för det fall att de på grund av förseningen drabbas av en tidsspilla som uppgår till tre timmar eller mer, eftersom de inte når sin slutliga bestämmelseort tre **[Orig. s. 5]** timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget.

Detta är fallet i det aktuella målet, eftersom passagerarna nådde sina flygningars slutliga bestämmelseort med en försening på 5 timmar och 52 minuter.

Såsom domstolen också slog fast i målet C-537/17 (dom av den 31.5.2018, [utelämnas]), ska artikel 3.1 a i förordningen tolkas så, att denna förordning är tillämplig på en lufttransport som utförs på grundval av en enda bokning och som - mellan avgången från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium och ankomsten till en flygplats belägen i tredje land - omfattar en mellanlandning med flygbyte.

Dessa villkor är också uppfyllda i förevarande fall. Flygningen Frankfurt am Main-Doha respektive Doha-Windhoek bokades samtidigt hos Qatar Airways och bekräftades av Qatar Airways som en enda bokning i ”E-Ticket-Receipt” [utelämnas]. Passagerarnas flygningar omfattade en resa till Namibia med mellanlandning i Doha, där passagerarna ville använda sin tid för att vänta på vänner som skulle ankomma med senare flygningar och för att besöka staden.

Enligt domstolens dom av den 31.5.2018 ([utelämnas] C-537/17 [utelämnas]) saknar den omständigheten att den senare flygningen till Windhoek utfördes i ett annat flygplan än det plan som användes under den första flygningen betydelse.

Såsom domstolen slog fast i målet CS m.fl./Ceske aeroline a.s. (dom av den 11.7.2019, [utelämnas] C-502/18), utgör inte heller den omständigheten att en försening som berättigar till kompensation inträffar under den andra delsträckan av en flygresa som består av två flygningar hinder för att det lufttrafikföretag som utförde den första delsträckan också ska betala kompensation när bokningen omfattades av en enda bokning. Enligt denna dom saknar den omständigheten att den första och den andra flygningen utfördes av två olika **[Orig. s. 6]** lufttrafikföretag betydelse, eftersom även det lufttrafikföretag som utförde den första flygningen ska betala kompensation.

Av tillämpningen av den domen följer att Qatar Airways ska betala kompensation, även om flygbolaget inte är något EG-lufttrafikföretag och den andra delsträckans avgångs- och ankomstorter inte är belägna inom Europeiska gemenskapens territorium, eftersom flygbolaget är ett lufttrafikföretag som ska betala kompensation på grund av att avgångsorten för den första delsträckan var Frankfurt am Main (se artikel 3.1 a i förordningen).

Det som utmärker detta mål är att passagerarna stannade mellan den första och den andra delsträckan i cirka 32 timmar på mellanlandningsorten och att den senare flygningen inte var den som låg närmast i tiden för att åka från mellanlandningsorten till den slutliga bestämmelseorten. Passagerarna hade kunnat resa vidare redan 24 timmar innan, eftersom Qatar Airways erbjöd en flygning Doha-Windhoek som skulle avgå den 19.7.2018 kl.02.00, som passagerarna inte valde enbart av det skälet att de ville vänta på sina vänner och besöka staden och därför hade bokat övernattnings i Doha. Den tidigaste anslutningsflygningen som passagerarna hade kunnat ta var därför flygningen den 19.7.2018, och inte den 20.7.2018.

Frågan uppkommer således om även ett sådant fall kan betraktas som ”en direkt anslutande flygförbindelse” i den mening som avses i artikel 2 h i förordningen.

Det kan inte utläsas av EU-domstolens publicerade avgöranden huruvida den tid som tillbringas på mellanlandningsorten och möjligheten att ta en tidigare anslutningsflygning ska tillmätas avgörande betydelse vid bedömningen. Varken i domen av den 31.5.2018 eller i domen i målet Folkerts av den 11.7.2019 ([utelämnas] C-11/11) anges någon uppehållstid på mellanlandningsorten. De faktiska omständigheterna [**Orig. s. 7**] i målet Folkerts, att passageraren missade anslutningsflygningen på grund av att den inledande flygningen hade försenats med cirka två och en halv timmar, tyder emellertid på att den planerade uppehållstiden på mellanlandningsorten inte överskred denna tid. Även Bundesgerichtshof använder i sina tolkningsfrågor, när det rör sig om flygningar som består av flera delsträckor, följande formulering: ”Persontransport inom ramen för en flygförbindelse som består av två flygningar utan nämnvärt uppehåll vid mellanlandningen” [utelämnas].

Det framgår emellertid inte tillräckligt tydligt av EU-domstolens domar att passagerarna har rätt till kompensation, vid en försening som inträffar på den andra delsträckan, om de kan visa, förutom att kraven på en enda bokning och en planerad mellanlandning är uppfyllda, att det föreligger ett direkt tidssamband mellan ankomsten till mellanlandningsorten och avgången.

Huruvida detta utgör ett krav beror ytterst på hur begreppet ”direkt anslutande flygförbindelse” i artikel 2 h i förordningen tolkas. Enligt Landgericht bör begreppet tolkas så, att det måste finnas ett samband mellan den första och den andra delsträckan. I artikel 2 h i förordningen föreskrivs nämligen att det, för att fastställa den slutliga bestämmelseorten, inte räcker med att flygningen består av två flygningar, utan anslutningsflygningarna ska vara ”direkta”. Härav följer att den senare flygningen måste vara den flygning som ligger närmast i tiden för att nå den slutliga bestämmelseorten efter att ha ankommit till mellanlandningsorten. När passagerare väljer en senare flygning på grund av att de vill använda sin tid på mellanlandningsorten för andra ändamål än att resa vidare (till exempel för att vänta på vänner eller besöka staden), föreligger det inte längre något direkt samband och följaktligen inte någon ”direkt anslutande flygförbindelse”. [**Orig. s. 8**] Härav följer att det rör sig om två separata flygningar och att Doha ska

betraktas som den slutliga bestämmelseorten i den mening som avses i artikel 2 h i förordningen. Den andra flygningen Doha-Windhoek är därför ingen flygning som omfattas av förordningens tillämpningsområde enligt artikel 3.1 a i förordningen, eftersom flygningen inte avgick från en medlemsstats territorium.

Det kan emellertid inte heller uteslutas att det, för att förordningen ska vara tillämplig enligt artikel 3.1 a i förordningen, saknar betydelse huruvida den andra flygning som ingår i en enda bokning ska betraktas som en ”direkt anslutande flygförbindelse”, eftersom det räcker med en enda bokning som består av två flygningar för att förordningen ska tillämpas. Detta är också syftet med den andra tolkningsfrågan.

I och med att denna begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av ett begrepp i förordningen och att det av rättspraxis inte tydligt framgår att det måste finnas ett direkt samband och vad som omfattas av förordningens tillämpningsområde, är det nödvändigt att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF.

[utelämnas]