

Anonymiserad version

Översättning

C-438/20 – 1

Mål C-438/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

18 september 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

27 augusti 2020

Klagande:

BT

Motpart:

Eurowings GmbH

[utelämnas]

Landgericht Düsseldorf

Beslut

I mål mellan

BT, [utelämnas] Bochum,

klagande,

[utelämnas]

mot

Eurowings GmbH, [utelämnas] Düsseldorf,

svarande, tillika motpart,

[utelämnas]

har den 22:a tvistemålsavdelningen vid Landgericht Düsseldorf

den 27 augusti 2020 fattat

[utelämnas]

följande

Beslut:

Målet vilandeförklaras .

Följande frågor beträffande tolkningen av unionsrätten hänskjuts till Europeiska unionens domstol i enlighet med artikel 267.1 b tredje stycket FEUF: **[orig. s. 2]**

1. Föreligger ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artiklarna 2 j och 4 i förordning (EG) nr 261/2004 även i de fall då passagerare inte nekas ombordstigning på den berörda flygningen vid utgången till flygplanet (avresegaten), utan redan vid incheckningsdisken och därför inte kommer till utgången till flygplanet (avresegaten)?
2. Om fråga 1 ska besvaras jakande: Föreligger ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artiklarna 2 j och 4 i förordning (EG) nr 261/2004 även i de fall då passageraren blir nekad ombordstigning på den berörda flygningen vid incheckningsdisken bara några minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden, det vill säga vid en tidpunkt då det är uppenbart att boardinggen är avslutad och det de facto inte längre är möjligt att ta med passagerarna?
3. Om fråga 2 ska besvaras nekande: Utgör en ombokning av passageraren till annan flygning en ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artiklarna 2 j och 4 i förordning (EG) nr 261/2004 i de fall då passageraren kommer till incheckningsdisken bara några minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden, det vill säga vid en tidpunkt då det är uppenbart att boardinggen är avslutad och det de facto inte längre är möjligt att ta med passagerarna, och ombordstigning nekas just av det skälet att boardinggen redan är avslutad?
4. Om frågorna 1–3 ska besvaras nekande: Ska artikel 2 j i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artiklarna 2 j [och 4] i förordning (EG) nr 261/2004 föreligger i ett fall då passagerarna ställer sig i kön vid incheckningsdisken i tid före avresan (i det här fallet: cirka två timmar), men på grund av lufttrafikföretagets organisationsbrister (till exempel inte tillräckligt många incheckningsdiskar, personalbrist, ingen passagerarinformation via högtalarsystemen) och/eller störningar på flygplatsen (i det här fallet: defekt i ett bagagetransportband)

kommer fram till incheckningsdisken först när boardingens redan är avslutad (i det här fallet: fem minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden) och passagerarna därför inte längre kan stiga ombord. [orig. s. 3]

S k ä l:

I.

Klaganden vid Landgericht Düsseldorf, BT (nedan kallad BT), har yrkat att motparten vid Landgericht Düsseldorf, Eurowings GmbH (nedan kallad Eurowings) på grundval av hennes egna och från maken överlåtna rättigheter ska betala kompensation på grund av nekad ombordstigning enligt artikel 7.1 b i 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 och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (nedan kallad förordning nr 261/2004).

BT bokade en flygning tur och retur för sig själv och maken mellan Düsseldorf och Malaga (nr EW 9536) hos Eurowings. Enligt tidtabell skulle flygningen dit starta kl. 07.05 i Düsseldorf den 27 maj 2018 och komma fram till Malaga kl. 10.10.

Avståndet mellan Düsseldorf och Malaga är 1 854 km.

BT och hennes make kom till flygplatsen vid 05.00-tiden, alltså cirka två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden kl. 07.05, och ställde sig i kön till incheckningsdisken. Det stod redan många passagerare i kön, cirka 200–300 personer. Orsaken till detta var en störning i bagagetransportbandet. De stod och väntade i kön i två timmar. När det var deras tur vid 07.00-tiden nekades de ombordstigning av en anställd vid incheckningsdisken, eftersom boardingens redan var avslutad. De hänvisades till informationsdisken där de erbjöds en ersättningsflygning med nr EW9536 följande dag den 28 maj 2018 kl. 6:45, vilket innebar att de kom fram till slutdestinationen Malaga först följande dag kl. 9.00. Under tiden som BT och hennes make stod och väntade i kön var det ingen som ropade upp deras namn eller efterlyste passagerare till flygningen EW9536 i högtalaren så att de kunde gå före i kön.

BT kräver bland annat att hon och hennes make ska få kompensation i enlighet med artiklarna 4.3 och 7.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 på grund av nekad ombordstigning. [orig. s. 4]

Eurowings anser att det inte föreligger någon nekad ombordstigning i den mening som avses i artiklarna 2 j och 4 i förordning (EG) nr 261/2004. BT och hennes make hade inte varit vid utgången till flygplanet i tid för boardingens och just detta var ett kriterium enligt artikel 2 j i förordning (EG) nr 261/2004. Det var passagerarnas ansvar att infinna sig vid utgången till flygplanet. BT och hennes

make kunde ha påkallat uppmärksamhet från Eurowings personal och krävt att få checka in tidigare.

Amtsgericht Düsseldorf (domstol i första instans i Düsseldorf, Tyskland) ogillade talan i första instans genom dom av den 5 december 2019 [utelämnas].

Amtsgericht Düsseldorf motiverade sin dom med att det inte föreligger någon ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artiklarna 2 j och 4 i förordning (EG) nr 261/2004, eftersom BT och hennes make inte hade infunnit sig vid gaten innan boardingens avslutad och att det varken vid gaten eller dessförinnan hade lämnats ett entydigt besked om att de inte skulle kunna erbjudas ombordstigning på det bokade flyget. Förordning (EG) nr 261/2004 omfattar enbart minimirättigheter och föreskriver inte kompensation för varje enskilt fall då en passagerare inte transporteras.

Denna dom överklagades av BT inom föreskriven tid och i vederbörlig ordning och målet ska nu avgöras av tvistemålsavdelningen vid den hänskjutande domstolen.

BT motiverar överklagandet med att Amtsgericht i första instans felaktigt hade avvisat kriterierna för ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artiklarna 2 j och 4 i förordning (EG) nr 261/2004. Amtsgericht hade för det första gjort felbedömningen att BT och hennes make mycket väl hade blivit nekade ombordstigning, nämligen redan när de kom fram till flygdisken vid incheckningen vid 07.00-tiden, alltså fem minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden. Även om man inte längre uppfyller kriterierna för nekad ombordstigning såpass sent, kan Eurowings under alla omständigheter tillskrivas ett ”organisationsfel”. De måste organisera flygplatsens processer så att passagerare som infinner sig till incheckningen till angiven tid alltid kan ha en chans att hinna till sin flygning i tid. Eurowings hade åsidosatt detta eftersom BT och hennes make inte hann bli incheckade i tid, trots att de hade köat vid incheckningsdisken i två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden. Eurowings är därför skyldig att ge kompensation för nekad ombordstigning. [orig. s. 5]

Svarandesidan försvarade domen i första instans.

II.

BT:s möjlighet att vinna framgång med överklagandet beror på utfallet av ovannämnda frågor.

Närmare bestämt:

I enlighet med artiklarna 4.3 och 7.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 skulle BT kunna ha rätt till kompensation på 400 euro vardera för sig och sin make, det vill säga sammanlagt 800 euro, på grund av nekad ombordstigning.

Det skulle kunna föreligga en ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artiklarna 2 j och 4 i förordning (EG) nr 261/2004.

Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja ska lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 261/2004 (se artikel 4.3 i samma förordning). ”Nekad ombordstigning” definieras enligt legaldefinitionen i artikel 2 j i förordning nr 261/2004 som vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2 i samma förordning, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, till exempel av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga.

Enligt artikel 3.2 a i förordning nr 261/2004 – som legaldefinitionen i artikel 2 j hänvisar till – ska passageraren ha en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och ha checkat in på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt) eller, om ingen tid har angetts, senast 45 minuter före angiven avgångstid.

1.

Inledningsvis torde det sakna betydelse att de tidigare rättsinnehavarna inte infann sig ”vid utgången till flygplanet” vid de tidpunkter som angavs i artikel 3.2 i förordning nr 261/2004 och att de därför inte heller nekades ombordstigning vid utgången till flygplanet (avreseporten). Enligt lydelsen i artikel 2 j [**orig. s. 6**] i förordning nr 261/2004 krävs visserligen att ombordstigning ska ha nekats, men enligt kriterierna i artikel 3.2 i samma förordning ska passagerarna ha infunnit sig vid ”utgången till flygplanet”. Enligt en första bokstavstolkning ska således passagerarna ha infunnit sig vid utgången till flygplanet i tid samt även ha nekats ombordstigning vid denna utgång.

Tyska Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland, nedan kallad BGH) har också slagit fast att en passagerare som vill göra gällande ett anspråk på grund av nekad ombordstigning principiellt sett måste ha befunnit sig vid utgången till flygplanet. Detta innebär att om en passagerare ställer sig i kön i tid men inte hinner bli incheckad eftersom det är så många människor på plats, utgör detta inte nekad ombordstigning. I detta fall har passageraren möjlighet att själv agera på ett sådant sätt att lufttrafikföretaget uttalar sig eller vidtar åtgärder i syfte att neka ombordstigning. Förordning (EG) nr 261/2004 innehåller nämligen inget omfattande regelverk för rätten till kompensation, kostnadsersättning och service i samtliga fall då en passagerare nekas ombordstigning fullt ut eller vid den ålagda tidpunkten. Förordningen innehåller enbart minimirättigheter för passagerarna i de fall då de nekas ombordstigning mot sin vilja eller om det rör sig om en inställd

eller försenad flygning. Dessa minimirättigheter utgör lagstadgade anspråk som inte följer av det transportavtal passageraren eventuellt har ingått med lufttrafikföretaget. Om ett lufttrafikföretag agerar på ett sådant sätt att det leder till nekad ombordstigning i den mening som avses i förordning (EG) nr 261/2004, ska frågan om detta företag har ett mer långtgående ansvar för övrigt regleras genom (nationell) avtalsrätt enligt artikel 12.1 i samma förordning (se BGH, hänvisningsbeslut av den 16 april 2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, s. 1462 och 1463). I det mål som avgjordes av BGH drogs det emellertid inga slutsatser om något uttryckligt avslag vid incheckningsdisken och BGH bedömde uttryckligen att förordning (EG) nr 261/2004 skulle kunna omfatta även fall där ombordstigning nekats redan innan passageraren infunnit sig vid utgången till flygplanet, förutsatt att det klart och tydligt framgått för passageraren att ombordstigning nekades (se BGH, angivet ovan, punkt 11).

I ett senare avgörande, som gällde en ändrad flygning (ombokning) flera dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden, slog BGH däremot fast att det i ett fall då passageraren i förväg nekats ombordstigning inte krävdes att passageraren hade infunnit sig i tid för incheckning samt vid utgången till flygplanet **[orig. s. 7]** för att det skulle vara möjligt att ställa skadeståndsanspråk på grund av nekad ombordstigning. Det som var relevant i det fallet var varken att personen i fråga infunnit sig till incheckningen eller till utgången till flygplanet, utan snarare att luftfartsföretaget dessförinnan klart och tydligt hade framfört att det inte hade för avsikt att bevilja passageraren ombordstigning (en så kallad förutsedd nekad ombordstigning; se BGH, dom av den 17.3.2015 – X ZR 34/14, NJW 2015, s. 2181, 2182, punkt 8 ff.). Situationen då en passagerare nekas ombordstigning redan innan han eller hon infunnit sig vid utgången till flygplanet behandlas visserligen inte uttryckligen i förordningen. I artikel 2 j i förordning nr 261/2004 definieras nekad ombordstigning just som att en passagerare avvisas vid utgången till flygplanet när han eller hon är beredd att gå ombord. Vad gäller det långtgående skydd som eftersträvas genom förordning (EG) nr 261/2004 kan det dock inte alltid anses vara ett nödvändigt kriterium att passageraren ska infinna sig vid utgången för att ha rätt till kompensation (se BGH, angivet ovan, punkt 11).

Såvitt framgår, av vad som anförts ovan har EU-domstolen dock hittills inte tagit ställning till möjligheten att nekad ombordstigning kan ske redan vid incheckningsdisken och denna fråga hänskjuts därför för förhandsavgörande.

2.

Om man utgår från att lufttrafikföretaget kan neka ombordstigning i den mening som avses i artikel 2 j i förordning (EG) 261/2004 inte bara vid utgången till flygplanet (avreseporten), utan också redan vid incheckningsdisken (se ovan under punkt 1), uppkommer även frågan fram till vilken tidpunkt en sådan nekad ombordstigning kan ske. Enligt den hänskjutande domstolen kan den vägran att transportera BT och hennes make som uttalas vid incheckningsdisken den 27 maj 2018 vid 07.00-tiden, alltså fem minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden kl. 07.05, inte längre anses utgöra en rättsligt relevant nekad ombordstigning,

eftersom det då var uppenbart att boardingens avslutad och att det inte längre var möjligt att ta med BT och hennes make. BGH har också slagit fast att *det inte längre kan anses som nekad ombordstigning när flygplanet har lämnat sin parkeringsposition [orig. s. 8] och det faktiskt inte längre är möjligt för ytterligare passagerare att gå ombord* (se BGH, dom av den 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, s. 2740, 2741 punkt 9).

Såvitt framgår av vad som anförts ovan, saknas praxis från EU-domstolen även vad gäller denna fråga, och den hänskjuts därför för förhandsavgörande.

3.

Enligt BGH:s praxis utgör detta inte heller ett fall av nekad ombordstigning i och med att Eurowings bokade om BT och hennes make, som inte kommit fram till incheckningsdisken i tid, till en annan flygning följande dag. BGH anser inte att en ombokning som görs sedan passagerare infunnit sig för sent till incheckningsdisken, utgör nekad ombordstigning i den mening som avses i artikel 2 j i förordning (EG) 261/2004 (se BGH, dom av den 30.4. 2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, s. 2740, 2742, punkt 20).

Såvitt framgår av vad som anförts ovan, saknas praxis från EU-domstolen även vad gäller denna fråga, och den hänskjuts därför för förhandsavgörande.

4.

För den händelse att artikel 2 j inte omfattar en nekad ombordstigning vid incheckningsdisken som görs för sent, bara några minuter före avgång och efter avslutad boarding, uppkommer även frågan om man i förevarande fall inte undantagsvis helt skulle kunna bortse från kravet på en uttryckligt nekad ombordstigning på grund av att det föreligger ett ”organisationsfel” och ändå ge passageraren rätt till kompensation i enlighet med artikel 7.1 i förordning (EG) nr 261/2004.

Unionsrättsligt har det hittills inte klargjorts om det föreligger ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artiklarna 2 j [och 4] i förordning (EG) nr 261/2004 i ett fall som det som är föremål för det pågående målet vid den hänskjutande domstolen, då passagerarna ställer sig i kön vid incheckningsdisken i tid före avresan (i det här fallet: cirka två timmar), men på grund av lufttrafikföretagets organisationsbrister (till exempel inte tillräckligt många incheckningsdiskar, personalbrist, ingen passagerarinformation via högtalarsystemen) och/eller störningar på flygplatsen (i det här fallet: defekt i ett bagagetransportband) kommer fram till **[orig. s. 9]** incheckningsdisken först när boardingens redan är avslutad (i det här fallet: fem minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden) och passagerare därför inte längre kan stiga ombord.

Enligt BGH:s ovannämnda praxis reglerar förordning (EG) nr 261/2004 visserligen enbart minimirättigheter och omfattar inte varje enskilt fall då passageraren – oavsett skäl – inte transporteras (se BGH, BGH, hänvisningsbeslut

av den 16.4.2013- X ZR 83/12, NJW-RR 2013, s. 1462, 1463; dom av den 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, s. 2740, 2741 f., punkt 13 f.). Den hänskjutande domstolen är emellertid osäker på om inte EU-domstolen skulle klassificera ett sådant fall som ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artikel 2 j [och 4], särskilt med tanke på att syftet med förordning (EG) nr 261/2004 är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna.

Detta skulle kunna tala för att passagerarens ansvar upphör i och med att han eller hon i tid har ställt sig i kön framför incheckningsdisken och att området där lufttrafikföretaget har möjlighet att påverka då tar vid. Från och med denna tidpunkt kan passageraren inte längre påverka hur han eller hon avancerar framåt i kön. Lufttrafikföretaget däremot kan i princip styra hur incheckningen är organiserad – t.ex. genom att öppna fler incheckningsdiskar.

Lufttrafikföretag måste dessutom organisera sin verksamhet så att en passagerare som kommer före angiven tid kan checka in i tid och kan hinna med sitt flygplan. Om detta inte är möjligt på grund av personalbrist, störningar vid databehandlingen eller svårigheter vid bagagehanteringen, vilket medför lång kö till incheckningen, ska ansvaret för detta enbart ligga på lufttrafikföretaget. Annars skulle detta kunna leda till att lufttrafikföretaget kan frånta passagerare deras rättigheter genom att medvetet se till att incheckningen går långsamt (exempelvis vid överbokningar) eller genom att ”skapa” längre köer (till exempel genom att öppna alltför få incheckningsdiskar). När ombordstigningen till en flygning håller på att stänga är det också vanligt att lufttrafikföretag särskilt uppmanar eller ropar upp passagerarna att checka in och de passagerare som då ger sig till känna kan snabbt hinna checka in i tid. **[orig. s. 10]**

Syftet med den 45-minutersfrist som föreskrivs i artikel 3.2 a i förordningen är just att ge passagerarna rättssäkerhet avseende den tidpunkt de senast ska infinna sig för incheckning för att göra gällande sin rätt till transport. Om den faktiska incheckningen skulle anses avgörande, kan passagerarna i princip aldrig veta säkert när de ska infinna sig för incheckning. I så fall måste de räkna med alla tänkbara förseningar vid incheckningen. Detta är knappast möjligt, eftersom passagerarna varken på ett ändamålsenligt sätt konkret kan förutse orsakerna till förseningen eller de olika förseningarnas omfattning eller varaktighet. Dessutom kan lufttrafikföretaget på grundval av de befintliga bokningarna redan från början uppskatta hur många passagerare som kan förväntas infinna sig vid de aktuella incheckningsdiskarna. Det ska i än högre grad antas att passagerare som har checkat in elektroniskt och i förväg betalat för bagage som ska checkas in kommer att inställa sig till incheckningen. Om lufttrafikföretaget förväntar sig hinder eller flaskhalsar vid incheckningen, står det utförande lufttrafikföretaget inte heller utan skydd. Det står nämligen företaget fritt att i enlighet med artikel 3.2 a i förordningen skriftligt (inbegripet elektroniskt) föreskriva en längre tidsperiod, inom vilken passagerarna ska infinna sig för incheckning.

Om Eurowings anser att en passagerare inte bara får stå kvar tyst i kön, utan aktivt måste påkalla uppmärksamhet från lufttrafikföretagets personal och annars kan

påstås ha bidragit till skadan, kan det finnas goda argument även för denna ståndpunkt.

Eftersom denna fråga hittills inte har avgjorts av EU-domstolen ska även denna fråga hänskjutas för förhandsavgörande.

III.

[...] [nationellt förfarande]

[utlämnas]

[Orig. s. 11] [utlämnas]

Landgericht Düsseldorf

ARBETSDOKUMENT