

# Anonymiserad version

Översättning

C-20/21 – 1

Mål C-20/21

## Begäran om förhandsavgörande

### Datum för ingivande:

13 januari 2021

### Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

### Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

26 november 2020

### Klagande:

JW

HD

XS

### Motpart:

LOT Polish Airlines

---

**Landgericht Frankfurt am Main**

[utelämnas]

[utelämnas]

[utelämnas] 26.11.2020

## Beslut

I målet

1. JW, [utelämnas]
2. HD, [utelämnas]
3. XS, företrädare för JW och HD, Berlin,

klagande

[utelämnas]

mot

LOT Polish Airlines [utelämnas],

motpart

[Utelämnas] [Orig. 2]

[utelämnas]

har den 24 avdelningen för civilrättsliga mål vid Landgericht Frankfurt am Main [utelämnas], den 26 november 2020 fattat följande beslut:

I. Följande fråga om tolkningen av unionsrätten hänskjuts till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande:

Ska artikel 7.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område tolkas så, att uppfyllelseorten, i den mening som avses i denna bestämmelse, när det rör sig om en flygning som kännetecknas av en enda, bekräftad bokning för hela sträckan och som är uppdelad i två eller flera etapper, också kan utgöras av ankomstorten för den första etappen av flygningen när etapperna utförs av två olika lufttrafikföretag och när talan om kompensation, vilken väckts med stöd av förordning nr 261/2004, grundar sig på en försening av den första etappen av flygningen och riktas mot det lufttrafikföretag som utförde denna första etapp?

II. Överklagandeförfarandet vilandeförklaras. [Orig. s. 3]

### Skäl

Klagandena i det nationella målet har gjort gällande rätt till kompensation enligt förordning (EG) nr 261/2004 i samband med en försenad flygning.

Klagandena hade en bekräftad bokad flygning den 27 april 2019 från Warszawa till Frankfurt med motparten (flygnummer LO 379) med direkt anslutande flygförbindelse med Lufthansa AG från Frankfurt till Male/Maldiverna (flygnummer LH 704). Flygning LO 379 skulle starta kl. 17:05 lokal tid och landa i Frankfurt klockan 19:00. Starten försenades emellertid, varför flygning LO 379 landade först kl. 20:07 lokal tid och klagandena missade sin anslutningsflygning till Male, som startade kl. 20:05 lokal tid. Klagandena nådde sin slutdestination Male med en försening på mer än 4 timmar. Avståndet mellan Warszawa och Male är mer än 3 500 kilometer.

Klagandena yrkade i första instans ersättning med 600,00 euro samt befrielse från advokatkostnader som uppkommit före det administrativa förfarandet. Motparten bestred Amtsgericht Frankfurts territoriella och internationella behörighet.

Amtsgericht Frankfurt avvisade talan genom dom av den 29 april 2020. Till stöd härför anförde Amtsgericht Frankfurt att den saknade domsrätt i Frankfurt, eftersom varken avgångs- eller ankomstorten ligger inom Frankfurts domkrets. En sådan behörighet följer inte heller av förordning nr 1215/2012. Vid lufttransport av personer ska både den avtalsenliga avgångsorten som den avtalsenliga ankomstorten anses vara de orter där tjänsten huvudsakligen har utförts. Varken avgångs- eller ankomstorten ligger emellertid inom Frankfurts domkrets.

Klagandena har i sitt överklagande vidhållit sitt anförande att talan kan tas upp till sakprövning. Amtsgericht Frankfurts territoriella behörighet följer av artikel 7.1 b i förordning (EU) nr 1215/2012. Den omständigheten, att Warszawa och Male i förevarande fall är uppfyllelseorter, utesluter inte att det även finns andra uppfyllelseorter.

Utgången av överklagandet beror huvudsakligen på huruvida en flygning som kännetecknas av en enda bekräftad bokning för hela resan och som är uppdelad i två eller flera etapper, ska betraktas som uppfyllelseort, i den mening som avses i artikel 7.1 b i förordning (EU) nr 1215/2012 [Orig. s. 4] när dessa etapper ombesörjs av två olika lufttrafikföretag och den med stöd av förordning (EG) nr 261/2004 väckta talan om kompensation avser försening av den första etappen och riktar sig mot det lufttrafikföretag som utförde denna första etapp.

Denna fråga har ännu inte avgjorts av domstolen.

EU-domstolen har i dom av den 9 juli 2009 (mål C-204/08) visserligen slagit fast att 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 överenskommit i det aktuella transportavtal som ingåtts med ett enda lufttrafikföretag, som är den faktiska transportören. Det typfallet kan emellertid inte jämföras med förevarande fall. I förevarande fall rör det sig – i motsats till situationen i den av domstolen avgjorda domen – inte om en direkt flygning, utan om en enda bokning som omfattar två etapper varvid den första etappen utfördes av motparten.

I dom av den 7 mars 2018 (målen C-274/16, C-447/16 och C-448/16) slog domstolen fast att ”uppfyllelseorten” i den mening som avses i artikel 7.1 b i förordning (EU) nr 1215/2012, när det gäller en flygresor bestående i anslutande flygningar, är bestämmelseorten för den andra flygningen när de två flygningarna utförs av två olika lufttrafikföretag och talan grundar sig på en händelse som inträffade på den första av dessa flygningar, vilken utfördes av det lufttrafikföretag som inte är de berörda passagerarnas avtalspart. Ankomstorten för den andra flygningen är nämligen en av de orter där de tjänster som är föremål

för ett lufttransportavtal huvudsakligen utförs och denna ort har ett tillräckligt nära samband med omständigheterna i målet. Den i det nationella målet avgörande frågan, huruvida även ankomstorten för den första etappen har ett sådant tillräckligt nära samband, har EU-domstolen emellertid ännu inte avgjort. Mot detta talar att parterna i förevarande fall i första hand tycks ha haft som syfte att transporteras till deras slutliga bestämmelseort, att mellanlandningen alltså bara var ett medel för att uppnå det syftet och att mellanlandningsorten Frankfurt alltså var slumpmässig. Ett sådant antagande [orig. s. 5] är emellertid inte bindande för avdelningen. Under dessa omständigheter kan det inte uteslutas att det även finns en annan uppfyllelseort på ankomstorten för den första delflygningen, det vill säga i Frankfurt.

Inte heller EU-domstolens beslut av den 13 februari 2020 (mål C-606/19) ger något svar på denna fråga. Domstolen fann nämligen i detta beslut att avgångsortens uppfyllelseort, när det rör sig om en flygning som kännetecknas av en enda, bekräftad bokning för hela sträckan och som är uppdelad i flera etapper, kan utgöras av avreseorten för den första etappen av flygningen när etapperna utförs av två olika lufttrafikföretag och när talan om kompensation, vilken väckts med stöd av förordning nr 261/2004, grundar sig på att den sista etappen av flygningen ställts in och riktas mot det lufttrafikföretag som ansvarade för den etappen. Huruvida denna slutsats även gäller ankomstorten för den första delflygningen framgår däremot inte uttryckligen av nämnda beslut.

[utelämnas]