

Mål C-561/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

26 oktober 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Belgien)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

21 oktober 2020

Kärande:

Q

R

S

Svarande:

United Airlines, Inc.

[utelämnas] 21 oktober 2020

[utelämnas] Delbeslut

Begäran om förhandsavgörande från EU-domstolen

Nederlandstalige

Ondernemingsrechtbank

Brussel

Beslut

Begäran om förhandsavgörande

10:e avdelningen – sal H [Orig. s. 2]

[Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel, (nedan kallad Rechtbank) meddelar följande beslut]

I MÅLET MELLAN

1. Q
2. R
3. S

kärande,

företrädna av **B. SCHAUMONT**, ställföreträdare för **J. DE MAN**,
[utelämnas] [adress], och

4. **UNITED AIRLINES INC**, bolag bildat enligt utländsk rätt, med belgisk filial i 1381 Diegem, [utelämnas] [adress och organisationsnummer],

svarande,

företrätt av **M. WOUTERS** [utelämnas] [adress],

.....

[utelämnas] [förfarandet vid den nationella domstolen]

.....

[Orig. s. 3]

I. YRKANDEN

1. Q, R och S (kärande)

Q, R och S har yrkat att United Airlines ska förpliktas att betala Q, R och S 1 800,00 euro, jämte dröjsmålsränta från och med den 6 september 2018 samt lagstadgad ränta.

De har även yrkat att United Airlines ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, inklusive ersättning för processkostnader med 480,00 euro.

2. United Airlines (svarande)

United Airlines har yrkat att talan ska avvisas.

Bolaget har även yrkat att Q, R och S ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, inklusive ersättning för processkostnader med 480,00 euro.

II. BAKGRUND

- 1 Via resebyrån Your Travel Agency (ej part i målet) bokade Q, R och S genom en enda bokning en flygresor från flygplatsen Brussel-Nationaal (Belgien) till flygplatsen San José International (Amerikas förenta stater) [utelämnas].

Q, R och S fick var sin biljett. Biljetten utfärdades av lufttrafikföretaget Deutsche Lufthansa AG, vilket framgår av biljettens prefixnummer "220", och gällde för hela resan från Brussel-Nationaal till San José [utelämnas]. De faktiska flygningarna utfördes dock av United Airlines, som är ett lufttrafikföretag från ett tredjeland.

Enligt bokningen skulle Q, R och S resa till sin slutliga bestämmelseort med följande United Airlines-flygningar:

- Flygning nr LH8854 från Bryssel (Belgien) till Newark International (Amerikas förenta stater), med avgångstid den 26 juli 2018 kl. 10.00 lokal, och ankomsttid kl. 12.10 lokal tid.
 - Därefter skulle Q, R och S ta flygning nr UA1222 från Newark International (Amerikas förenta stater) till San José International (Amerikas förenta stater), med avgångstid den 26 juli 2018 kl. 17.05 lokal tid och ankomsttid kl. 20.15 lokal tid.
- 2 Flyg UA1222 blev försenat och ankom till Q, R och S slutliga bestämmelseort San José 223 minuter efter beräknad ankomsttid, det vill säga med en försening på mer än tre timmar [utelämnas].

Enligt United Airlines berodde förseningen på ett tekniskt problem på det flygplan som skulle utföra flygning nr UA1222 [utelämnas]. **[Orig. s. 4]**

- 3 Genom skrivelse av den 6 september 2018 meddelade bolaget Happy Flights (ej part i målet) United Airlines att det övertagit ett skadeståndsanspråk från passagerarna. United krävdes på 600,00 euro per person, det vill säga totalt 1 800,00 euro. Q, R och S åberopade 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 (nedan kallad förordning nr 261/2004) som rättslig grund för skadeståndsanspråket [utelämnas].

Happy Flights skickade den 3 oktober 2018 en påminnelse till United Airlines eftersom Happy Flights inte hade mottagit något svar eller betalning [utelämnas].

United Airlines svarade Happy Flights den 4 oktober 2018 och hävdade att förordning nr 261/2004 inte är tillämplig eftersom förseningen ägde rum under den andra flygningen, det vill säga mellan två flygplatser som är belägna i Amerikas förenta stater [utelämnas].

Happy Flight lämnade ett utförligt svar den 5 oktober 2018 och hänvisade till EU-domstolens praxis för att vederlägga United Airlines ståndpunkt. Bolaget uppmanade United Airlines att betala [utelämnas].

United Airlines lämnade å sin sida ett utförligt svar den 10 oktober 2018 [utelämnas].

Happy Flights ombud, tillika Q, R och S ombud, riktade ett betalningskrav mot United Airlines i en utförligt motiverad skrivelse av den 11 oktober 2018 [utelämnas].

Den 11 oktober 2018 meddelade United Airlines ombudet att bolaget vidhöll sin ståndpunkt [utelämnas].

Den 3 maj 2019 meddelade Q, R och S ombud United Airlines att det skadeståndsanspråk som Q, R och A hade överlåtit till Happy Flights åter har övertagits av Q, R och S. Ombudet riktade på nytt ett betalningskrav mot United Airlines [utelämnas].

4 Q, R och S väckte talan mot United Airlines den 22 juli 2019.

III. HURUVIDA TALAN KAN TAS UPP TILL SAKPRÖVNING

5 [Orig. s. 5] [utelämnas]

6 [utelämnas]

7 [utelämnas] [processuell fråga]

8 Talan kan tas upp till sakprövning.

IV. HURUVIDA TALAN ÄR VÄLGRUNDAD

1. TILLÄMPLIGA BESTÄMMELSER

9 Enligt artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 ska förordningen tillämpas på ”passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga”.

Med ”flygning” avses ”en lufttransport ... utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer sin färdväg” (se bland annat EU-domstolens dom av den 10 juli 2008, Emirates, C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 40).

EU-domstolen har slagit fast att en flygning med en eller flera direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning utgör en helhet när det gäller passagerares rätt till kompensation i förordning nr 261/2004 (se bland annat EU-domstolens dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604,

punkterna 16 och 27 och EU-domstolens dom av den 31 maj 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punkterna 18 och 19).

Det innebär att frågan huruvida förordning nr 261/2004 är tillämplig ska bedömas med beaktande av flygningens ursprungliga avreseort och slutliga bestämmelseort (se EU-domstolens dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkt 16 och EU-domstolens dom av den 31 maj 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punkt 25).

Om passagerare reser från en flygplats belägen i en medlemsstat till sin slutliga bestämmelseort i ett tredjeland, efter att ha mellanlandat och bytt flygplan i ett tredjeland, är förordning n 261/2004 i princip tillämplig (se EU-domstolens dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkt 18).

- 10 I artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 ges passagerare rätt till kompensation om deras flygning ställs in. Även passagerare på kraftigt försenade flygningar har rätt till kompensation om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget (se EU-domstolens dom av den 19 november 2015, Sturgeon, C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, domslutet, och bekräftat i EU-domstolens dom av den 23 oktober 2012, Nelson, C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, domslutet). **[Orig. s. 6]**

I artikel 7 i förordning nr 261/2004 fastställs kompensationen till 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer, 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer, och 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av någon av dessa kategorier.

2. TILLÄMPNING

- 11 United Airlines har bestritt att förordning nr 261/2004 är tillämplig på en kraftigt försenad flygning med avgång och ankomst i Amerikas förenta stater, även när denna flygning är den sista av två direkt anslutande flygningar där den första flygningen påbörjades från en flygplats i en medlemsstat.
- 12 Q, R och S har åberopat den rättspraxis som bygger på domen Wegener (C-537/17). Även om det vid första anblicken förefaller finnas likheter mellan de faktiska omständigheterna i det målet och de faktiska omständigheterna i förevarande mål konstaterar Rechtbank att förseningen i målet Wegener skedde under den första flygningen (det vill säga flygningen från en flygplats i en medlemsstat), vilken utfördes av ett lufttrafikföretag från ett tredjeland.

I förevarande mål skedde förseningen under den andra flygningen, mellan Newark (Amerikas förenta stater) och San José (Amerikas förenta stater). EU-domstolens lösning i målet Wegener kan därför inte tillämpas i förevarande mål.

- 13 EU-domstolens behandlade även ett liknande fall i domen České aerolinie (C-502/18).

I den domen slog EU-domstolen fast att förordning nr 261/2004 även är tillämplig på en andra flygning i en serie av direkt anslutande flygförbindelser när den första flygningen sker från en flygplats i en medlemsstat. I det målet skedde förseningen under den andra flygningen, som utfördes av ett lufttrafikföretag från ett tredjeland. I det målet var frågan dessutom huruvida ett betalningsanspråk avseende kompensation för kraftig försening kan riktas mot det EG-lufttrafikföretag som utförde den första flygningen, om förseningen inträffade under den andra flygning som rent faktiskt utfördes av ett lufttrafikföretag från ett tredjeland.

I förevarande fall utfördes både den första flygningen och den andra flygningen av United Airlines, ett lufttrafikföretag från ett tredjeland. Till skillnad från målet [Orig. s. 7] České aerolinie rör förevarande tvist inte ett EG-trafikföretag. Det EG-lufttrafikföretag som utfärdade biljetterna är själv inte part i målet. Därför kan EU-domstolens lösning i målet České aerolinie inte tillämpas i förevarande mål.

EU-domstolens rättspraxis ger inte tillräcklig vägledning med avseende på det faktiska sammanhanget i förevarande mål.

- 14 United Airlines har dessutom påpekat att om förordning nr 261/2004 kan tillämpas vid en kraftig försening under den andra flygningen av en serie direkt anslutande flygförbindelser skulle förordningen ha en extraterritoriell verkan som strider mot internationell rätt, eftersom den andra flygningen helt och hållet ägde rum i ett tredjeland.

United Airlines har närmare bestämt påpekat att förseningen uppstod i Amerikas förenta stater och att dess följdverkningar uteslutande visade sig i det landet. Suveränitetsprincipen utgör hinder mot tillämpningen av förordning nr 261/2004 på en situation som äger rum i ett tredjeland.

I sin dom *Air Transport Association of America* av 21 december 2011 har EU-domstolen erkänt principen om internationell sedvanerätt, enligt vilken varje stat har absolut och ensam suveränitet över sitt eget luftrum. EU-domstolen har också angett att dessa allmänna principer har kodifierats i bland annat artikel 1 i konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago (Amerikas förenta stater) den 7 december 1944 (EU-domstolens dom av den 21 december 2011, *Air Transport Association of America* m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, punkterna 103 och 104).

Unionens sekundärrätt, såsom förordning nr 261/2004, får inte strida mot överordnade rättsregler som internationell (sedvane)rätt.

Om United Airlines har rätt uppkommer frågan huruvida förordning nr 261/2004 är förenlig med internationell rätt. Den nationella domstolen saknar behörighet att ogiltigförklara en förordning.

- 15 Enligt artikel 267 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) är Europeiska unionens domstol behörig att meddela förhandsavgöranden angående

giltigheten och tolkningen av rättsakter som beslutas av unionens institutioner, organ eller byråer.

När en sådan fråga uppkommer vid en domstol får den domstolen, om den anser att ett beslut i frågan är nödvändigt för att döma i saken, begära att EU-domstolen meddelar ett förhandsavgörande (artikel 267 andra stycket FEUF). **[Orig. s. 8]**

EU-domstolens behörighet att att meddela förhandsavgöranden angående giltigheten eller tolkningen av unionsrätten utövas uteslutande på begäran av de nationella domstolarna, oavsett om parterna har uttryckt en önskan om att den nationella domstolen ska vända sig till EU-domstolen eller inte.

Det kan bland annat vara särskilt påkallat att begära förhandsavgörande när det rör sig om en ny tolkningsfråga som har ett allmänt intresse för unionsrättens enhetliga tolkning eller när befintlig rättspraxis inte förefaller ge tillräcklig vägledning med avseende på ett nytt rättsligt eller faktiskt sammanhang.

- 16 Även om Rechtbank inte är skyldig att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen anser Rechtbank att ett svar på nedanstående frågor är nödvändigt för att den ska kunna avgöra tvisten.

Det föreligger nämligen ett tolkningsproblem som har en avgörande inverkan på huruvida förordning nr 261/2004 kan tillämpas, och om så är fallet huruvida förordning nr 261/2004 är giltig.

Framför allt är omständigheterna i förevarande mål inte tillräckligt lika de omständigheter som EU-domstolen redan har bedömt.

Frågan huruvida förordning nr 261/2004 är giltig under de omständigheter som är i fråga i förevarande mål är en ny fråga. Det är endast EU-domstolen som har behörighet att ogiltigförklara förordningen.

- 17 Rechtbank har därför beslutat att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen avseende nedanstående frågor.

[utelämnas] [precisering beträffande anonymisering]

[utelämnas] [vilandeförklaring av det nationella målet][utelämnas]

[Orig. s. 9]

MOT DENNA BAKGRUND [MEDDELAR RECHTBANK FÖLJANDE BESLUT:]

Rechtbank, [utelämnas] [processuell information]

förklarar att talan kan tas upp till sakprövning,

vilandeförklarar målet och begär ett förhandsavgörande från Europeiska:

- Ska artiklarna 3.1 a och 7 i 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 tolkas så, att en passagerare har rätt till ekonomisk kompensation från ett lufttrafikföretag från ett tredjeland om passageraren ankommer till sin slutliga bestämmelseort mer än tre timmar försenad till följd av en försening i samband med den sista flygningen (där både avreseorten och ankomstorten är belägna i ett tredjeland och ingen mellanlandning gjorts i en medlemsstat), och denna flygning är den sista i en serie direkt anslutande flygförbindelser som påbörjades på en flygplats i en medlemsstat och som alla faktiskt utfördes av lufttrafikföretaget från tredjelandet i fråga, och där passageraren bokade samtliga flygningar i en och samma bokning via ett EG-lufttrafikföretag som inte utförde de faktiska flygningarna?
- Om den första frågan ska besvaras jakande, strider 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, såsom denna tolkats i den första frågan, mot internationell rätt, särskilt principen om att varje stat har absolut och ensam suveränitet över sitt eget territorium och luftrum, genom att nämnda tolkning gör det möjligt att tillämpa unionsrätten på en situation i ett tredjeland?

[utelämnas] [Orig. s. 10]

[utelämnas] [begäran om förhandsavgörande från EU-domstolen och avslutningsfras]