

Mål C-436/21

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

15 juli 2021

Hänskjutande domstol:

Bundesgerichtshof (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

22 juni 2021

Klagande:

flightright GmbH

Motpart:

American Airlines, Inc.

BUNDESGERICHTSHOF

BESLUT

[utelämnas]

i målet

flightright GmbH, [utelämnas]

[utelämnas] Potsdam,

,

klagande,

...

mot

American Airlines Inc., [utelämnas] Fort Worth, Texas (Amerikas förenta stater),

motpart,

[utelämnas]

har tionde avdelningen för civilmål vid Bundesgerichtshof (Högsta domstolen, Tyskland), efter muntlig förhandling den 18 maj 2021, [utelämnas] [dömande sammansättning] fattat följande beslut:

Målet förklaras vilande.

Följande frågor hänskjuts med stöd av artikel 267 FEUF till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande beträffande 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 (EUT L 46, s. 1 och följande sidor) och avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart av den 21 juni 1999 (EUT L 114, 2002 s. 73):

1. Räcker det, för att flygningar med direkt anslutande flygförbindelser i den mening som avses i artikel 2 h i förordningen ska anses föreligga, att en resebyrå sammanställer flygningar som omfattar olika etapper som utförs av olika lufttrafikföretag till en transport, att passageraren faktureras ett totalpris i detta hänseende och att en enda elektronisk biljett utfärdas, eller krävs det dessutom att det föreligger ett särskilt rättsförhållande mellan de lufttrafikföretag som utför flygningarna?
2. För det fall det måste föreligga ett särskilt rättsförhållande mellan de lufttrafikföretag som utför flygningarna:

Räcker det att två på varandra följande flygningar som ska utföras i etapper av samma lufttrafikföretag sammanställs i en sådan bokning som beskrivs i fråga 1

3. För det fall att fråga 2 ska besvaras jakande önskas svar på följande fråga:

Ska artikel 2 i avtalet och hänvisningen till förordning (EG) nr 261/2004 i beslut nr 1/2006 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté av den [18 oktober 2006] (EUT L 298, 2006, s. 23), som återfinns i bilagan, tolkas så, att förordningen även är tillämplig på passagerare som reser till ett tredje land från en flygplats som är belägen i Schweiz?

Skäl:

- 1 I. Klaganden har gentemot svaranden gjort gällande en rätt till kompensation enligt förordning (EG) nr 261/2004 (nedan kallad förordningen eller förordningen om flygpassagerares rättigheter), som klaganden har övertagit.
- 2 Den 25 juli 2018 bokade Zedentin genom en resebyrå en flygning med flygbolaget Swiss från Stuttgart till Zürich och flygningar med svaranden från Zürich till Philadelphia och från Philadelphia till Kansas City. Den första och den andra flygningen utfördes i enlighet med tidtabellen. På den sista etappen av flygningen var avgången försenad. Zedentin anlände till Kansas City med en försening på mer än fyra timmar. I sin talan framställde klaganden en begäran om kompensation om 600 euro.
- 3 Amtsgericht (distriktsdomstolen) ogillade klagandens talan. Klagandens överklagande ogillades likaså. I sitt överklagande vid Bundesgerichtshof (Högsta domstolen) för vilket appellationsdomstolen beviljade prövningstillstånd, har klaganden vidhållit sin talan i första instans. Svaranden har bestritt överklagandet.
- 4 Appellationsdomstolen fann att svaranden inte var skyldig att betala någon kompensation.
- 5 Enligt praxis från Europeiska unionens domstol är förordningen om flygpassagerares rättigheter tillämplig när en passagerare reser från en flygplats som är belägen inom en medlemsstats territorium. Enligt den faktura som utfärdats av resebyrån och som har ingetts har i förevarande fall enskilda flygningar som utförs av olika lufttrafikföretag sammanställts för att nå den slutliga bestämmelseort som önskas. Ur passagerarens synvinkel rör det sig om en enda bokning. Det saknas anledning att göra en åtskillnad beroende på om passagerare bokar sin flygresa till den slutliga bestämmelseort som den väljer direkt hos ett lufttrafikföretag eller genom en resebyrå.
- 6 Svaranden är emellertid inte det lufttrafikföretag som utför en flygning som påbörjas i en medlemsstats territorium. Det har inte framkommit något som stödjer att svaranden enligt avtal gentemot Zedentin skulle ha åtagit sig att utföra transporten från Stuttgart till Kansas City. Det framgår inte heller att svaranden åtog sig att utföra transporten enligt ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing). Varje lufttrafikföretag utförde de olika etapperna av flygningen på eget ansvar. Svaranden var således endast skyldig att utföra transporten på de två delflygsträckorna från Zürich via Philadelphia till Kansas City.
- 7 III. Utgången i målet vid den nationella domstolen beror på tolkningen av artiklarna 2, 3 och 7 i förordningen om flygpassagerares rättigheter och, eventuellt, på tolkningen av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (nedan kallat avtalet).
- 8 1. Förordningen om flygpassagerares rättigheter är enligt artikel 3.1 a tillämplig på passagerare som reser från en flygplats som är belägen inom en medlemsstats territorium.

- 9 Det framgår av praxis från Europeiska unionens domstol att frågan huruvida förordningen om flygpassagerares rättigheter är tillämplig på en flygning med flera anslutande flygförbindelser ska bedömas med beaktande av den första avreseorten och den slutliga bestämmelseorten när flygningen ska betraktas som en helhet (EU-domstolens dom av den 31 maj 2018, C-537/17, [utelämnas] punkt 25 och följande punkt, Wegener mot Royal Air Maroc, dom av den 11 juli 2019, C-502/18, [utelämnas] punkt 16, České aerolinie, beslut av den 12 november 2020, C-367/20, [utelämnas] punkt 19, KLM).
- 10 Förordningen om flygpassagerares rättigheter är således tillämplig i det nationella målet endast om de tre flygningar som Zedent in bokat ska betraktas som en och samma flygning eller om åtminstone de två flygningar som svaranden utförde utgör en enhet och artikel 3.1 a i förordningen även är tillämplig när avgångsorten är i Schweiz.
- 11 2. Frågan huruvida en flygning ska anses utgöra en och samma flygning har även betydelse för frågan om vem som kan krävas på betalning av den kompensation som ska betalas, vid en tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer på den slutliga bestämmelseorten.
- 12 Domstolen har i detta avseende slagit fast att varje lufttrafikföretag som deltar i genomförandet av åtminstone en delsträcka av en flygning som ska anses som en och samma flygning är skyldigt att betala denna kompensation, oberoende av huruvida den delsträcka som företaget har genomfört är orsaken till passagerarens kraftiga försening vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten (EU-domstolens dom av den 11 juli 2019, C-502/18, [utelämnas] punkterna 20-26, České aerolinie, beslut av den 12 november 2020, C-367/20, [utelämnas] punkt 28 och följande punkt, KLM).
- 13 Slutgiltig bestämmelseort är enligt den definition i artikel 2 h i förordningen som även är relevant i detta sammanhang den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen (EU-domstolens dom av den 26 februari 2013, C-11/11, [utelämnas], punkt 34, Folkerts).
- 14 3. Enligt domstolens praxis ska begreppet flygning med anslutande flygförbindelser när det gäller rätten till kompensation i förordningen om flygpassagerares rättigheter, förstås som två eller flera flygningar som utgör en helhet.
- 15 En sådan helhet föreligger när två eller flera flygningar omfattas av en enda bokning. Det saknar i detta avseende betydelse huruvida de enskilda flygningarna genomförs med samma eller med olika flygplan (EU-domstolens dom av den 11 juli 2019, C-502/18, [utelämnas] punkterna 16 och 27, České aerolinie, beslut av den 30 april 2020, C-939/19, [utelämnas] punkt 18, beslut av den 12 november 2020, C-367/20, [utelämnas] punkterna 19 och 29, KLM). Detta gäller även om

endast avreseorten är belägen inom en medlemsstats territorium, men mellanlandningsorten och den slutliga bestämmelseorten är belägna inom ett tredje lands territorium (Europadomstolens dom av den 31 maj 2018, C-537/17, [utelämnas] punkt 19, och följande punkt, Wegener mot Royal Air Maroc).

- 16 4. Enligt artikel 2 g i förordningen föreligger en platsreservation om passageraren har ett bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören, Sistnämnda kan bland annat ske i en biljett, i den mening som avses i artikel 2 f i förordningen, som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller dess auktoriserade agent.
- 17 I förevarande fall har inget av de båda lufttrafikföretag som utför flygningen självt utfärdat en biljett, utan endast den resebyrå hos vilken platsreservationen gjordes.
- 18 Resebyrån utställde en faktura som avsåg en ”förmedlingsverksamhet” med ett enda pris för de här aktuella flygningarna samt för returflygningen från Kansas City via Chicago och Heathrow till Stuttgart. Av fakturan framgår även att resebyrån utfärdade en enda elektronisk biljett för flygningarna. Numret på biljetten kompletterades delvis med ytterligare siffror, som även återges på boardingkorten för de tre aktuella flygningarna.
- 19 5. Frågan är således huruvida en enda bokning som förbinder en flygning med en eller flera anslutande flygningar till en helhet, redan föreligger när en resebyrå sammanställer flygningar med flera delsträckor som utförs av olika lufttrafikföretag till en transport och passageraren faktureras ett totalpris för resan och erhåller en enda elektronisk biljett, eller om det därutöver krävs ett särskilt rättsförhållande mellan de lufttrafikföretag som utför flygningarna.
- 20 a) Enligt domstolens numera fasta praxis medför ett avtal som kännetecknas av en enda bekräftad bokning för hela resan en skyldighet för lufttrafikföretaget att transportera passageraren från avreseorten till den slutliga bestämmelseorten.
- 21 Detta gäller även när det lufttrafikföretag som utför flygningen inte är de berörda passagerarnas avtalspart och endast övertar transporten på en flygning som inte avslutas på den slutliga bestämmelseorten (EU-domstolens dom av den 7 mars 2017, C-274/16, [utelämnas] punkt 71 och följande punkt, Air Nostrum, beslut av den 13 februari 2020, C-606/19, [utelämnas] punkt 29, Iberia). Enligt artikel 3.5 andra meningen i förordningen om flygpassagerares rättigheter anses ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgöra skyldigheter enligt denna förordning som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.
- 22 b) Enligt Bundesgerichtshof har det i EU-domstolens praxis klargjorts att en effektiv bokning även kan utföras av tredje man som har ett direkt eller indirekt avtalsförhållande med ett av de lufttrafikföretag som utför flygningen och som av detta lufttrafikföretag har fått befogenhet att göra bokningar och utfärda flygbiljetter.

- 23 EU-domstolen har således även tillämpat principen att en flygning med en eller flera anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda platsreservation utgör en helhet vad gäller passagerarnas rätt till kompensation i ett fall där bokningen gjordes genom en researrangör (EU-domstolens dom av den 30 april 2020, C-191/19, [utelämnas] punkt 10, Air Nostrum). Domstolen slog vidare fast att ett lufttrafikföretag vid inställd flygning i princip är skyldigt att återbetala hela det pris som passageraren betalat, även om bokningen skedde via en auktoriserad agent och priset inkluderar en provision för agenten, såvida inte priset har fastställts utan lufttrafikföretagets vetskap (EU-domstolens dom av den 12 september 2018, C-601/17, [utelämnas] punkterna 16-19, Harms).
- 24 Detta överensstämmer, enligt Bundesgerichtshofs uppfattning, med den redan nämnda bestämmelsen i artikel 2 f i förordningen, enligt vilken det nödvändiga godkännandet inte endast kan lämnas av lufttrafikföretaget, utan även av en av lufttrafikföretaget auktoriserad agent, och med artikel 2 g i förordningen, enligt vilken det är tillräckligt att en platsreservation har godkänts och registrerats av en researrangör.
- 25 c) Däremot har det enligt Bundesgerichtshof inte slutgiltigt avgjorts huruvida det, när det gäller en bokning, genom vilken en resebyrå eller en annan tredje person med behörighet sammanställer flera flygningar som utförs av olika lufttrafikföretag, dessutom måste föreligga ett särskilt rättsförhållande mellan dessa lufttrafikföretag.
- 26 aa) Det framgår av EU-domstolens praxis att ett lufttrafikföretag som har utfört den första flygningen inte kan gömma sig bakom argumentet att den efterföljande flygningen, som genomfördes av ett annat lufttrafikföretag, utfördes på ett bristfälligt sätt (dom av den 11 juli 2019, C-502/18, [utelämnas] punkt 27 och följande punkt, České aerolinie). Omvänt kan ett lufttrafikföretag som genomfört den sista delsträckan inte undgå ansvar med hänvisning till det felaktiga genomförandet av den tidigare delsträckan som genomförts av ett annat lufttrafikföretag (EU-domstolen, beslut av den 12 november 2020, C-367/20, [utelämnas] punkt 29 och följande punkt, KLM).
- 27 Dessa avgöranden från EU-domstolen grundar sig, enligt Bundesgerichtshofs uppfattning, på antagandet att det åtminstone finns en person som enligt avtal har åtagit sig att transportera passageraren från avreseorten för det första sträckan av flygningen till den slutliga bestämmelseorten för den sista sträckan av flygningen och att det således, enligt artikel 3.5 andra meningen i förordningen, ska anses att varje lufttrafikföretag som utför flygningen uppfyller de skyldigheter som följer av förordningen i denna persons namn.
- 28 I båda fallen där domstolen slog fast att det förelåg ett ansvar för störningar på en sträcka av flygningen som utförts av ett annat företag, hade platsreservationen gjorts hos det lufttrafikföretag mot vilket krav riktats. De berörda företagen var dessutom förbundna med varandra genom ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing) (EU-domstolens dom av den 11 juli 2019, C-502/18, [utelämnas]

punkterna 8, 29, České aerolinie, beslut av den 12 november 2020, C-367/20, [utelämnas] punkt 10, KLM).

- 29 bb) I förevarande fall består det enda påtagliga bandet mellan de båda lufttrafikföretag som utför flygningen i att de gör det möjligt för tredje man att agera som agent och att utfärda flygbiljetter, i vilka de olika flygningarna har sammanställts av dem.
- 30 I ett sådant fall framgår, enligt Bundesgerichtshofs uppfattning, inte något entydigt svar av EU-domstolens ovannämnda praxis.
- 31 (1) Enligt Bundesgerichtshof förutsätter en tillämpning av principen i artikel 3.5 andra meningen i förordningen att de lufttrafikföretag som utför flygningen med platsreservationen ger uttryck för att de gemensamt övertar transporten från avreseorten för den första etappen av flygningen till den slutliga bestämmelseorten för den sista etappen av flygningen.
- 32 Enligt EU-domstolens ovannämnda praxis är detta antagande berättigat när ett av de berörda lufttrafikföretagen mottar eller bekräftar en sådan bokning och har ingått ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing) med andra företag som utför flygningar. Enligt Bundesgerichtshof föreligger jämförbara situationer när de berörda lufttrafikföretagen har ingått en allians som gentemot sina potentiella kunder marknadsför det nära samarbetet mellan företagen eller när de berörda lufttrafikföretagen är förbundna med varandra bolagsrättsligt, exempelvis i egenskap av moderbolag och dotterbolag.
- 33 (2) Ur Bundesgerichtshofs synvinkel är det visserligen rimligt och övertygande att anse att det föreligger en samverkan mellan olika lufttrafikföretag som är tillräcklig för att en enda bokning ska kunna fastställas, redan av det skälet att denna gör det möjligt för dessa tredje män att sammanställa de flygningar som de erbjuder med flygningar från andra lufttrafikföretag. Slutsatsen att det därutöver inte är nödvändigt att det föreligger ett särskilt rättsförhållande mellan de lufttrafikföretag som utför flygningen framgår inte otvetydigt på grundval av befintlig rättspraxis.
- 34 EU-domstolen har i samband med rätten till återbetalning av flygbiljetten efter inställd flygning, slagit fast att ett lufttrafikföretag ska hållas ansvarigt för en mellanmans handlingar, såvida inte denna har agerat utan företagets vetskap (EU-domstolens dom av den 12 september 2018, C-601/17, [utelämnas] punkt 16 och följande punkter, Harms). Enligt Bundesgerichtshof framgår härav inte ett entydigt svar på frågan vilka rättsliga konsekvenser det får när en mellanhand företar en enda bokning för flera lufttrafikföretag.
- 35 I ett annat avgörande tillämpade domstolen principen att ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren i tveksamma fall fullgör skyldigheter som det frivilligt åtagit sig gentemot passagerarens avtalspart, utan att i detalj ange hos vem platsreservationen gjordes och vem som bekräftade bokningen (EU-domstolens beslut av den 13 februari 2020, C-606/19, [utelämnas] punkt 8,

Iberia). Av detta kan man enligt Bundesgerichtshofs uppfattning inte med säkerhet dra slutsatsen att det är tillräckligt att en resebyrå eller annan för ändamålet bemyndigad tredje man gör bokningen. Det kan inte uteslutas att platsreservationen i det nationella mål som gav upphov till detta beslut bekräftades av ett av de lufttrafikföretag som utförde flygningen och att denna omständighet inte nämndes i nämnda beslut enbart av det skälet att detta inte var problematiskt.

- 36 6. Bundesgerichtshof är benägen att anse att en bokning till ett enda pris och utfärdandet av en enda flygbiljett för alla delsträckor räcker för att tillämpa de ovannämnda principerna om en enda bokning. Det ankom således på svaranden i det nationella målet att betala den begärda kompensationen, eftersom svaranden hade åtagit sig gentemot Zedentim att genomföra en transport från Stuttgart till Kansas City.
- 37 a) Såsom Bundesgerichtshof redan har påpekat i ett tidigare beslut (BGH, beslut av den 19 juli 2016, X ZR 138/15, [utelämnas] punkt 34), framgår det av artikel 2 f i denna förordning att en passagerare kan få rätt till kompensation av det lufttrafikföretag som utför flygningen, även om detta visserligen inte har deltagit i bokningen och i bekräftelsen av denna, utan har gett en mellanhand 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.
- 38 b) Enligt Bundesgerichtshof stöds denna tolkning av den skyddsnivå som föreskrivs i förordningen om flygpasagerares rättigheter och av den praxis från Europeiska unionens domstol som grundar sig på denna.
- 39 I skälen 1–4 i förordningen om flygpasagerares rättigheter anges målet att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna och att ta hänsyn till konsumentskyddskraven. EU-domstolen har härav härlett principen att de bestämmelser i förordningen som ger flygpasagerare rättigheter ska ges en vid tolkning (se i detta avseende EU-domstolens dom av den 19 november 2009, C-402/07 och C-432/07, [utelämnas] punkt 45, Sturgeon), medan begrepp i en bestämmelse som utgör ett undantag från en princip, eller närmare bestämt från unionsrättsliga bestämmelser som syftar till att skydda konsumenterna, i princip ska tolkas restriktivt (se, för ett liknande resonemang, EU-domstolens dom av den 22 december 2008, C-549/07, [utelämnas] punkt 17, Wallentin-Hermann).
- 40 c) Erkännandet av en rätt till kompensation överensstämmer även med ansvaret för de skyldigheter som övertagits genom bokningsbekräftelsen, vilket domstolen har understrukt (BGH, [beslut av den 19 juli 2016 X ZR 138/15,] [utelämnas] punkt 38 och följande punkter).
- 41 Vad gäller det fallet att ett lufttrafikföretag, hos vilket två flygningar som följer på varandra 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 EU-domstolen ansett att det föreligger rätt till kompensation. Domstolen ansåg att det avgörande är att rätten till kompensation syftar till att kompensera för de olägenheter som orsakas av en bestående tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer och att ett lufttrafikföretag som utför flygningen ska stå för dessa olägenheter, under alla omständigheter om det är styrkt att de kan tillskrivas det, antingen på grund av att det har orsakat förseningen av den första flygningen som det utförde självt eller på grund av att det felaktigt har bedömt att de berörda passagerarna inte skulle kunna infinna sig i tid för att stiga ombord på den anslutande flygförbindelsen, eller på grund av att det har sålt biljetter avseende flera på varandra följande flygningar för vilka det inte har funnits tillräckligt med tid för att ta den anslutande flygningen (EU-domstolens dom av den 4 oktober 2012, C-321/11, [utelämnas] punkt 34, Rodríguez Cachafeiro).

- 42 Från passagerarens synpunkt, den passagerare som rätten till kompensation avser att skydda, föreligger en jämförbar situation när lufttrafikföretaget visserligen inte självt har utfärdat eller godkänt flygbiljetter för på varandra följande flygningar, samtidigt som en mellanman har getts möjlighet att utfärda sådana biljetter och härvid även att sammanställa flygningar som utförs av olika lufttrafikföretag.
- 43 d) Detta gäller inte bara när de enskilda flygningarna utförs av lufttrafikföretag som ingått ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing). (se, i detta avseende, generaladvokaten Tanchevs förslag till avgörande av den 6 juni 2018, C-186/17[,] punkt 41) eller står i ett annat rättsförhållande till varandra.
- 44 Såsom angetts ovan kan det godkännande som krävs enligt artikel 2 f i nämnda förordning lämnas inte endast av lufttrafikföretaget, utan även av en av lufttrafikföretaget auktoriserad agent. När en sådan agent agerar för flera operatörers räkning med lufttrafikföretagets kännedom och för detta ändamål erbjuder en enhetlig bokning av flygbiljetter som består av flygningar som genomförs i flera etapper med olika lufttrafikföretag, förefaller det logiskt att skydda passagerarens förtroende för att varje företag inte bara ansvarar för transporten på den etapp av flygningen som de utför, utan gemensamt för transporten från avreseorten till den slutliga bestämmelseorten för sammansatta flygresor.
- 45 IV. För det fall att resebyråns sammanställning av enskilda flygningar inte är tillräcklig för att knyta samman flygningar bestående av olika delsträckor som utförs av olika lufttrafikföretag, beror utgången av målet vid den nationella domstolen på huruvida åtminstone den flygning bestående av två delsträckor som svaranden utför ska anses utgöra en helhet och om det för att förordningen ska vara tillämplig räcker att avreseorten för denna sammanställda flygning är belägen i Schweiz.
- 46 1. Vad gäller de två etapperna av flygningen från Zürich via Philadelphia till Kansas City, följer enligt Bundesgerichtshof i förevarande fall en tillräcklig koppling redan av den omständigheten att de två etapperna av flygningen skulle

utföras av svaranden och att svaranden hade gett resebyrån möjlighet att göra sådana kombinerade platsreservationer. Syftet med den andra tolkningsfrågan är att få klarhet i huruvida denna uppfattning är korrekt.

- 47 2. Avreseorten för den sammansatta flygning som bestod av dessa två komponenter var inte belägen i en medlemsstat. Därför uppkommer i förekommande fall vidare frågan huruvida förordningen om flygpassagerares rättigheter är tillämplig även när passageraren har startat en flygning inom Schweiz.
- 48 a) Enligt artikel 2 i avtalet ska bestämmelserna i dess bilaga gälla i den mån de har att göra med luftfart eller frågor som är direkt relaterade till luftfart enligt vad som anges i bilagan till detta avtal.
- 49 Bland dessa bestämmelser återfinns, enligt punkt 7 i bilagan, förordningen om flygpassagerares rättigheter. Denna hänvisning infogades genom beslut nr 1/2006 (EUT L 298, 2006, s. 23) av den gemensamma luftfartskommitté som inrättades med stöd av artikel 21 i avtalet och som enligt artikel 23.4 i avtalet har befogenhet att ändra bilagan med hänsyn till den nyligen antagna lagstiftningen.
- 50 Enligt den andra strecksatsen i inledningen till bilagan ska en hänvisning till unionens medlemsstater, som förekommer i de uppräknade rättsakterna, vad gäller avtalet förstås så, att den även hänvisar till Schweiz.
- 51 b) Bundesgerichtshof har redan i ett tidigare beslut (BGH, beslut av den 9 april 2013, X ZR 105/12, [utelämnas] punkt 22) tenderat mot uppfattningen att enligt dessa bestämmelser även sådana flygningar som avgår från Schweiz och har sin bestämmelseort i ett tredjeland omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning (se även LG Korneuburg, dom av den 15 juli 2014, 21R 106/14g). Denna bedömning har inte ändrats.
- 52 Såsom Bundesgerichtshof redan har påpekat i detta beslut, skulle en sådan tolkning vara förenlig inte bara med avtalets ordalydelse, utan även med det i ingressen angivna syftet att åstadkomma en harmonisering av reglerna för luftfart inom Europa, inklusive Schweiz.
- 53 Följaktligen ska samma villkor gälla för lufttrafikföretag i Schweiz som för sådana företag i medlemsstaterna i Europeiska unionen. Lufttrafikföretagets kunder ska erhålla samma kvalitetsstandard i Schweiz och således ha möjligheter att göra samma rättigheter gällande gentemot dessa företag i Schweiz som de kan göra gällande i medlemsstaterna i Europeiska unionen, och lufttrafikföretagen ska å sin sida agera under samma konkurrensvillkor.
- 54 Inställningen att förordningen om flygpassagerares rättigheter endast är tillämplig på passagerare som i Schweiz påbörjar en flygning till en flygplats i en medlemsstat i Europeiska Unionen förefaller svår att förena med ovanstående synsätt. Enligt artikel 3.1 a i förordningen är denna nämligen även tillämplig på

passagerare som reser från en flygplats som är belägen i Europeiska unionen till ett tredjeland.

- 55 c) Domstolen i kantonen Basel-Stadt ansåg emellertid att förordningen om flygpassagerares rättigheter endast är tillämplig på passagerare som påbörjar en flygning i Schweiz när bestämmelseorten är belägen i en av Europeiska unionens medlemsstater (domstolen i Basel-Stadt, dom av den 11 mars 2011[utelämnas], beslut av den 20 juni 2011, [utelämnas], dom av den 15 maj 2012 [utelämnas]).
- 56 Detta är skälet till att Bundesgerichtshof redan har ställt tolkningsfrågan till domstolen.
- 57 d) Denna situation har inte ändrats.
- 58 Såvitt kan bedömas har den schweiziska federala domstolen ännu inte uttalat sig i denna fråga [utelämnas] [hänvisning till nationell litteratur]. Domstolen kunde inte besvara Bundesgerichtshof tidigare begäran om förhandsavgörande, eftersom detta förfarande hade reglerats på annat sätt.

[utelämnas] [namnen på de domare som deltog i överläggningarna]

Domstolar i första och andra instans:

AG Nürtingen, dom av den 14.03.2019 – 12 C 96/19 -

LG Stuttgart, dom av den 12.12.2019 – 5 S 93/19 -