Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS BESLUT (sjätte avdelningen)

den 13 februari 2020*

”Begäran om förhandsavgörande – Artikel 99 i domstolens rättegångsregler – Område med frihet, säkerhet och rättvisa – Domstols behörighet samt erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område – Förordning (EU) nr 1215/2012 – Artikel 7.1 b andra strecksatsen – Särskilda behörighetsregler för talan som avser avtal – Begreppet ’uppfyllelseort’ – Avtal om utförande av tjänster – Lufttransport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Rätt till kompensation för passagerare vid inställda eller kraftigt försenade flygningar – Flygning som omfattas av en enda bekräftad bokning och som genomförs i flera etapper av två olika lufttrafikföretag – Flygningens sista etapp ställs in– Talan om kompensation riktad mot det lufttrafikföretag som ansvarade för den sista etappen av flygningen, vilken väckts vid den domstol inom vars domkrets avreseorten för den första etappen av flygningen ligger”

I mål C-606/19,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg, Tyskland) genom beslut av den 31 juli 2019, som inkom till domstolen den 12 augusti 2019, i målet

flightright GmbH

mot

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

meddelar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Safjan (referent) samt domarna L. Bay Larsen och N. Jääskinen,

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet enligt artikel 99 i domstolens rättegångsregler genom ett särskilt uppsatt beslut som är motiverat,

följande

* Rättegångsspråk: tyska.

Beslut

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av 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 (EUT L 351, 2012, s.1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan flightright GmbH, ett företag med säte i Potsdam (Tyskland), och flygbolaget Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (nedan kallat Iberia), med säte i Madrid (Spanien). Målet rör en begäran om kompensation som framställts med stöd 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, 2004, s. 1).

Tillämpliga bestämmelser

Förordning nr 1215/2012

3 Avsnitt 2 i kapitel II i förordning nr 1215/2012, som har rubriken ”Särskilda behörighetsregler”, innehåller artikel 7.1, i vilken följande föreskrivs:

”Talan mot en person som har hemvist i en medlemsstat får väckas i en annan medlemsstat:

1. a) Om talan avser avtal, vid domstolen för uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser.
   b) Vid tillämpning av denna bestämmelse, och såvida inte annat avtalats, avses med uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser

      – vid försäljning av varor, den ort i en medlemsstat dit enligt avtalet varorna har eller skulle ha levererats,

      – vid utförande av tjänster, den ort i en medlemsstat där enligt avtalet tjänsterna har eller skulle ha utförts;
   c) Om led b inte gäller, ska led a gälla.”

Förordning nr 261/2004

4 I artikel 2 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”…

b) lufttrafikföretag som utför flygningen: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare,

…”

5 I artikel 3.5, som har rubriken ”Räckvidd”, i denna förordning föreskrivs följande:

”Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag som tillhandahåller transport av passagerare som omfattas av punkterna 1 och 2. Om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, skall företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.”

6 I artikel 5.1 c i nämnda förordning, med rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande:

”Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

…

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
   i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
   ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
   iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.”

7 I artikel 7.1 a i samma förordning, med rubriken ”Rätt till kompensation”, anges följande:

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

8 Till grund för målet vid den nationella domstolen ligger en flygning med anslutande flygförbindelser som var planerad till den 25 augusti 2018 och som hade bokats genom en enda bekräftad bokning av två passagerare (nedan kallade de berörda passagerarna).

9 Denna flygning, som avgick från Hamburg (Tyskland) och hade San Sebastián (Spanien) som bestämmelseort, omfattade tre etapper. Den första etappen, mellan Hamburg och London (Förenade kungariket), utfördes av flygbolaget British Airways, medan Iberia ansvarade för de två efterföljande etapperna, nämligen etappen London–Madrid (Spanien) och etappen Madrid–San Sebastián.

10 De två första etapperna av flygningen ägde rum som planerat, men den tredje etappen av flygningen ställdes in utan att de berörda passagerarna informerades i tid.

11 Till följd av denna inställning väckte Flightright, till vilket de berörda passagerarna hade överlåtit sina eventuella rättigheter till kompensation, talan vid den hänskjutande domstolen, Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg, Tyskland), om kompensation till ett belopp på totalt 500 euro, det vill säga 250 euro per passagerare, mot Iberia, med stöd av artikel 5.1 c och artikel 7.1 a i förordning nr 261/2004. Den begärda kompensationens storlek grundade sig på att avståndet mellan Hamburg och San Sebastián är ungefär 1 433 km.

12 Den hänskjutande domstolen är osäker på dels huruvida den har internationell behörighet att pröva det nationella målet, dels huruvida de berörda passagerarna har möjlighet att väcka talan mot de två lufttrafikföretag som var inblandade i genomförandet av den flygning med anslutande flygförbindelser som ligger till grund för det nationella målet.

13 Den hänskjutande domstolen vill särskilt få klarhet i huruvida den är behörig att pröva det nationella målet vad gäller den etapp av flygningen som ställdes in, trots att avreseorten och ankomstorten för denna etapp, det vill säga Madrid respektive San Sebastián, ligger utanför dess domkrets.

14 Den hänskjutande domstolen har dessutom påpekat att EU-domstolen, i domen av den 11 juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), slog fast att det, när fråga är om en flygning med anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning, var möjligt att väcka talan om kompensation mot det lufttrafikföretag som hade utfört den första etappen av denna flygning, vars avreseort låg inom domkretsen för den domstol vid vilken talan väckts, med avseende på samtliga etapper av nämnda flygning, med stöd av förordning nr 261/2004.

15 Mot bakgrund av denna dom önskar den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida en talan om kompensation på denna grund även kan väckas mot det lufttrafikföretag som ansvarade för den sista etappen av en sådan flygning.

16 Mot denna bakgrund beslutade Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

”1) Har den hänskjutande domstolen internationell behörighet om det föreligger flera flygningar som utgör en helhet, två olika EU-lufttrafikföretag utförde de enskilda flygningarna och den hänskjutande domstolen endast har internationell behörighet för flygningen som inte ställdes in?

2. Kan båda lufttrafikföretagen som utförde flygningarna som utgör en helhet ha ställning som svarande när det var två EU-lufttrafikföretag som utförde flygningarna?”

Prövning av tolkningsfrågorna

17 Om svaret på en fråga i en begäran om förhandsavgörande klart kan utläsas av rättspraxis eller inte lämnar något utrymme för rimligt tvivel, får domstolen – enligt artikel 99 i dess rättegångsregler – på förslag av referenten och efter att ha hört generaladvokaten, när som helst avgöra målet genom särskilt uppsatt beslut som är motiverat.

18 Denna bestämmelse ska tillämpas i förevarande mål.

19 Domstolen erinrar inledningsvis om att det av fast rättspraxis framgår att det, enligt det förfarande för samarbete mellan nationella domstolar och EU-domstolen som införts genom artikel 267 FEUF, ankommer på EU-domstolen att ge den nationella domstolen ett användbart svar, som gör det möjligt för den domstolen att avgöra det mål som den ska pröva. I detta syfte kan EU-domstolen behöva omformulera de frågor som hänskjutits. EU-domstolen kan dessutom behöva ta hänsyn till unionsbestämmelser som den nationella domstolen inte har hänvisat till i sin fråga (dom av den 5 december 2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Erkännande och verkställighet av ekonomiska sanktioner), C-671/18, EU:C:2019:1054, punkt 26 och där angiven rättspraxis).

20 I förevarande fall har den hänskjutande domstolen inte hänvisat till någon bestämmelse i sina tolkningsfrågor. Det framgår emellertid klart av beslutet om hänskjutande att den hänskjutande domstolen vill få klarhet i huruvida den är behörig att pröva den talan om kompensation som har väckts vid den och som riktar sig till det lufttrafikföretag som ansvarar för den sista etappen av flygningen.

21 Dessa frågor ska följaktligen prövas mot bakgrund av bestämmelserna om domstols behörighet i förordning nr 1215/2012.

22 Under dessa omständigheter ska dessa frågor, som ska prövas tillsammans, förstås så, att den hänskjutande domstolen vill få klarhet i huruvida artikel 7.1 b andra strecksatsen i förordning nr 1215/2012 ska 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 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.

23 Det ska i detta hänseende erinras om att det i artikel 7.1 b andra strecksatsen i förordning nr 1215/2012 föreskrivs att när en talan som avser avtal väcks i en medlemsstat mot en person som har hemvist i en annan medlemsstat ska, vid tillämpning av denna bestämmelse, och såvida inte annat avtalats, med uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser, vid utförande av tjänster, avses den ort i en medlemsstat där tjänsterna enligt avtalet har eller skulle ha utförts.

24 I detta avseende ska det också noteras att eftersom förordning nr 1215/2012 upphäver och ersätter rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EGT L 12, 2001, s. 1), ska domstolens tolkning av bestämmelserna i den sistnämnda förordningen gälla även för förordning nr 1215/2012 när bestämmelserna i dessa båda unionsrättsakter kan anses vara likvärdiga (dom av den 8 maj 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, punkt 19 och där angiven rättspraxis).

25 Följaktligen är domstolens tolkning av artikel 5.1 i förordning nr 44/2001 även tillämplig på artikel 7.1 i förordning nr 1215/2012, eftersom dessa bestämmelser kan anses motsvara varandra (dom av den 8 maj 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, punkt 20 och där angiven rättspraxis).

26 Vad gäller artikel 5.1 i förordning nr 44/2001 har domstolen, när det gäller direktflyg, slagit fast att såväl avreseorten som ankomstorten på samma sätt ska betraktas som de orter där de tjänster som är föremål för ett lufttransportavtal huvudsakligen utförs. Den som önskar väcka talan om kompensation med stöd av förordning nr 261/2004 kan således välja att göra detta vid den domstol i vars domkrets avreseorten eller ankomstorten är belägen, såsom dessa orter överenskommits i avtalet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkterna 43 och 47).

27 Domstolen har i detta avseende preciserat att begreppet ”uppfyllelseort”, såsom det tolkats i domen av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), även om den avsåg ett direktflyg, i tillämpliga delar även gäller för ett sådant fall i vilket en flygning med anslutande flygförbindelser kännetecknas av en enda bokning för hela sträckan vilken består av två etapper (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkterna 69 och 71).

28 Av detta följer att när en flygning kännetecknas av en enda bekräftad bokning för hela sträckan och omfattar två etapper, kan den som väckt talan om kompensation med stöd av förordning nr 261/2004 väcka talan antingen vid den domstol inom vars domkrets avreseorten för den första etappen av flygningen är belägen eller vid den domstol inom vars domkrets ankomstorten för den andra etappen av flygningen är belägen.

29 Såsom framgår av beslutet om hänskjutande bestod den flygning som är aktuell i det nationella målet av tre etapper. När ett avtal om lufttransport kännetecknas av en enda bekräftad bokning för hela resan, fastställs genom detta avtal en skyldighet för ett lufttrafikföretag att transportera en passagerare från punkt A till punkt D. En sådan transport utgör en tjänst vars ena huvudsakliga ort för tillhandahållandet är punkt A (se, analogt, dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 71).

30 Under dessa omständigheter finner domstolen att för en flygning med anslutande flygförbindelser som kännetecknas av en enda bekräftad bokning för hela sträckan och som omfattar flera etapper, kan uppfyllelseorten för flygningen, i den mening som avses i artikel 7.1 b andra strecksatsen i förordning nr 1215/2012, utgöras av avreseorten för den första etappen av flygningen, i egenskap av en av de orter där de tjänster som är föremål för ett lufttransportavtal huvudsakligen utförs.

31 Eftersom denna ort uppvisar ett tillräckligt samband med de faktiska omständigheterna i tvisten och det därmed föreligger en nära anknytning mellan lufttransportavtalet och den behöriga domstolen, såsom eftersträvas med de särskilda behörighetsreglerna i artikel 7.1 i förordning nr 1215/2012, uppfyller denna ort villkoret avseende geografisk närhet som ligger till grund för dessa regler (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 74 och där angiven rättspraxis).

32 Denna lösning är också förenlig med principen om förutsebarhet, vilken dessa bestämmelser värnar om, eftersom den gör det möjligt för såväl sökanden som svaranden att identifiera domstolen på avreseorten för den första etappen av flygningen, såsom den fastställts i lufttransportavtalet, såsom den domstol där talan kan väckas (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkterna 75 och 77 samt där angiven rättspraxis).

33 Vad gäller möjligheten att, i ett mål som det nationella målet, väcka talan mot det lufttrafikföretag som ansvarar för den sista etappen av flygningen vid den domstol inom vars domkrets avreseorten för den första etappen av flygningen är belägen, ska det påpekas att även om det inte framgår av beslutet om hänskjutande att Iberia var de berörda passagerarnas avtalspart, kräver den särskilda behörighetsregeln vid talan som avses avtal, vilken föreskrivs i artikel 7.1 i förordning nr 1215/2012, inte att det ingåtts ett avtal mellan två parter, utan att det föreligger en rättslig förpliktelse som en part frivilligt har åtagit sig gentemot en annan person och att talan grundas på denna förpliktelse (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 60 och där angiven rättspraxis).

34 I artikel 3.5 andra meningen i förordning nr 261/2004 preciseras att om ett lufttrafikföretag, i den mening som avses i artikel 2 b i förordningen, som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, skall företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.

35 Detta lufttrafikföretag ska således anses fullgöra skyldigheter som det frivilligt åtagit sig i förhållande till denna passagerares avtalspart. Dessa skyldigheter härrör från avtalet om lufttransport (dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 63).

36 Mot bakgrund av vad som anförts ovan ska de ställda frågorna besvaras enligt följande: Artikel 7.1 b andra strecksatsen i förordning nr 1215/2012 ska 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 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.

Rättegångskostnader

37 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (sjätte avdelningen) följande:

Artikel 7.1 b andra strecksatsen 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 ska 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 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 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, grundar sig på att den sista etappen av flygningen ställts in och riktas mot det lufttrafikföretag som ansvarade för den etappen.

Underskrifter