



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 7 mars 2018*

”Begäran om förhandsavgörande – Ett område med frihet, säkerhet och rättvisa – Domstols behörighet på privaträttens område – Förordning (EG) nr 44/2001 – Artikel 5 led 1 – Förordning (EU) nr 1215/2012 – Artikel 7 led 1 – Begreppet ’talan som avser avtal’ – Avtal om tillhandahållande av tjänster – Flygresa bestående av anslutande flygningar som utförs av olika lufttrafikföretag – Begreppet uppfyllelseort – Förordning (EG) nr 261/2004 – Flygpassagerares rätt till ersättning för nekad ombordstigning och kraftigt försenad flygning – Talan om ersättning mot det lufttrafikföretag som utfört flygningen och som inte har hemvist i en medlemsstat och som passagerarna inte har något avtalsförhållande med”

I de förenade målen C-274/16, C-447/16 och C-448/16,

angående beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, från Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) och från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland), genom beslut av den 3 maj (C-274/16) respektive den 14 juni 2016 (C-447/16 och C-448/16), som inkom till domstolen den 13 maj respektive den 11 augusti 2016, i målen

flightright GmbH

mot

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16),

Roland Becker

mot

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16),

och

Mohamed Barkan,

Souad Asbai,

Assia Barkan,

Zakaria Barkan,

Nousaiba Barkan

mot

* Rättegångsspråk: tyska.

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-448/16),

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden L. Bay Larsen samt domarna J. Malenovský, M. Safjan (referent), D. Šváby och M. Vilaras,

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: handläggaren R. Schiano,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 6 juli 2017,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- flightright GmbH, genom J.A. Blaffert, F. Schaal, A. Seegers, D. Tuac och O. de Felice, Rechtsanwälte,
- Roland Becker, genom C. Hormann, Rechtsanwalt,
- Mohamed Barkan, Souad Asbai och deras minderåriga barn samt Assia, Zakaria och Nousaiba Barkan, genom J. Kummer och P. Wassermann, Rechtsanwälte,
- Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, genom V. Beck och E. Schott, Rechtsanwälte,
- Frankrikes regering, genom E. de Moustier, i egenskap av ombud,
- Portugals regering, genom L. Inez Fernandes, M. Figueiredo och M. Cancela Carvalho, samtliga i egenskap av ombud,
- Schweiz regering, genom M. Schöll, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom M. Wilderspin och M. Heller, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 19 oktober 2017 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Respektive begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 5 led 1 i 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) och artikel 7 led 1 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 (EUT L 351, 2012, s. 1).
- 2 Begäran om förhandsavgörande har framställts i mål mellan, å ena sidan, flightright GmbH, som är ett företag med säte i Potsdam (Tyskland), och Mohamed Barkan, Souad Asbai och deras minderåriga barn Assia, Zakaria och Nousaiba Barkan (nedan kallade familjen Barkan) och, å andra sidan, Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (nedan kallat Air Nostrum), som är ett lufttrafikföretag med hemvist i Valencia (Spanien), angående ersättning för en försenad flygning (målen C-274/16

och C-448/16) samt i ett mål mellan Roland Becker och Hainan Airlines Co. Ltd, som är ett lufttrafikföretag med hemvist i Haikou (Kina), angående ersättning för nekad ombordstigning (mål C-447/16).

Tillämpliga bestämmelser

Förordning nr 44/2001

- 3 Det framgår av skäl 2 i förordning nr 44/2001 att denna, för att den inre marknaden ska fungera väl, syftar till att införa ”bestämmelser som gör reglerna om behörighetskonflikter på privaträttens område mer enhetliga och som förenklar formaliteterna, så att domar från de medlemsstater som är bundna av denna förordning kan erkännas och verkställas enkelt och snabbt”.
- 4 Skälen 11 och 12 i förordningen har följande lydelse:
- ”(11) Behörighetsbestämmelserna måste uppfylla kravet på förutsebarhet och bygga på den allmänna principen om svarandens hemvist, och det måste alltid kunna gå att bestämma vilken domstol som är behörig utifrån denna princip, utom i vissa bestämda fall när tvistens art eller hänsynen till partsautonomin gör det berättigat att använda någon annan anknytning. I fråga om juridiska personer bör hemvisten definieras autonomt så att de gemensamma reglerna blir klara och behörighetskonflikter kan undvikas.
- (12) Principen om att domstolen där svaranden har hemvist är behörig bör kompletteras med alternativa behörighetsregler i de fall där det finns en nära koppling mellan domstolen och tvisteföremålet eller då detta krävs för att underlätta rättskipningen.”
- 5 Reglerna om domstols behörighet återfinns i kapitel II i förordningen.
- 6 I artikel 2.1 i förordning nr 44/2001, vilken återfinns i avsnitt 1 i kapitel II, föreskrivs följande:
- ”Om inte annat föreskrivs i denna förordning, skall talan mot den som har hemvist i en medlemsstat väckas vid domstol i den medlemsstaten, oberoende av i vilken stat han har medborgarskap.”
- 7 Artikel 4.1 i förordning nr 44/2001 har följande lydelse:
- ”Om svaranden inte har hemvist i en medlemsstat bestäms domstolarnas behörighet i varje medlemsstat i enlighet med den medlemsstatens lag ...”
- 8 I artikel 5 led 1 i förordningen, som ingår i avsnitt 2 i kapitel II, med rubriken ”Särskilda behörighetsregler”, föreskrivs följande:
- ”Talan mot den som har hemvist i en medlemsstat kan väckas i en annan medlemsstat
- 1) a) om talan avser avtal, vid domstolen i uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser;
b) i 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 punkt b inte gäller, skall punkt a gälla.”

9 I artikel 60.1 i förordningen föreskrivs följande:

”Vid tillämpningen av denna förordning skall ett bolag eller annan juridisk person anses ha hemvist i orten för dess

- a) stadgeenliga säte, eller
- b) huvudkontor, eller
- c) huvudsakliga verksamhet.”

Förordning nr 1215/2012

10 Förordning nr 44/2001 upphävdes genom förordning nr 1215/2012. Ordalydelsen i skäl 4 i förordning nr 1215/2012 är nästan identisk med ordalydelsen i skäl 2 i förordning nr 44/2001.

11 I skälen 15 och 16 i förordning nr 1215/2012 anges följande:

”(15) Behörighetsbestämmelserna bör uppfylla kravet på förutsebarhet och bygga på den allmänna principen om svarandens hemvist. Det bör alltid kunna gå att bestämma vilken domstol som är behörig utifrån denna princip, utom i vissa bestämda fall när tvistens art eller hänsynen till parternas rätt att själva avtala om behörig domstol gör det berättigat att använda något annat kriterium om anknytning. I fråga om juridiska personer måste hemvisten kunna bestämmas på ett objektivt sätt så att de gemensamma reglerna blir överskådliga och behörighetskonflikter kan undvikas.

(16) Principen om att domstolen där svaranden har hemvist är behörig bör kompletteras med alternativa behörighetsgrunder i de fall där det finns en nära anknytning mellan domstolen och tvisteföremålet eller då detta krävs för att underlätta en korrekt rättskipning. Detta kriterium om nära anknytning bör säkerställa ökad rättssäkerhet och förhindra att svaranden kan stämmas i en domstol i en medlemsstat som han eller hon inte rimligen kunde förutse. ...”

12 I avsnitt 1, som har rubriken ”Allmänna bestämmelser”, i kapitel II i förordningen återfinns artikel 4.1, som har samma lydelse som artikel 2.1 i förordning nr 44/2001.

13 I avsnitt 2, som har rubriken ”Särskilda behörighetsbestämmelser”, i kapitel II i förordning nr 1215/2012 återfinns artikel 7 led 1, som har näst intill samma lydelse som artikel 5 led 1 i förordning nr 44/2001.

14 I enlighet med artikel 66.1 i förordning nr 1215/2012 är denna förordning endast tillämplig på rättsliga förfaranden som har inletts från och med den 10 januari 2015.

Förordning (EG) nr 261/2004

15 Skälen 1, 2, 7 och 8 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 (EUT L 46, 2004, s. 1) har följande lydelse:

”(1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

(2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

...

(7) För att garantera en effektiv tillämpning av denna förordning bör de skyldigheter som där föreskrivs åvila det lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra flygningen ...

(8) Denna förordning bör inte begränsa lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag.”

16 Artikel 1 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Syfte”. I artikel 1.1 föreskrivs följande:

”Denna förordning fastställer, i enlighet med de villkor som anges, minimirättigheter för flygpassagerare i följande fall:

a) Nekad ombordstigning mot deras vilja.

b) Inställd flygning.

c) Försenad flygning.”

17 Artikel 2 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Definitioner”. Därin anges följande:

”I denna förordning avses med

...

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,

...

g) *platsreservation*: att passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören,

h) *slutlig bestämmelseort*: den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen: alternativa anslutande flygförbindelser som är tillgängliga skall inte beaktas om den ursprungliga planerade ankomsttiden respekteras,

...”

18 Artikel 3 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Räckvidd”. Där i föreskrivs följande:

”1. Denna förordning skall tillämpas för

- a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,

...

2. Punkt 1 skall tillämpas under förutsättning att passagerare

- a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen ...

...

5. 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.

...”

19 I artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, under rubriken ”Nekad ombordstigning”, föreskrivs följande:

”Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja skall lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 ...”

20 I artikel 5.1 c i förordningen, under 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.”

21 I artikel 7.1 i förordningen, under rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande:

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

- a) 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer,
- b) 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,

c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.”

Målen vid de nationella domstolarna, tolkningsfrågorna och förfarandet vid domstolen

Mål C-274/16

- 22 Såsom framgår av begäran om förhandsavgörande hade två passagerare bokad var sin plats hos flygbolaget Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (nedan kallat Air Berlin), under ett och samma bokningsnummer, avseende en flygresa bestående av två flygningar (nedan kallad flygresa bestående av anslutande flygningar) från Ibiza (Balearerna, Spanien) till Düsseldorf (Tyskland) med mellanlandning i Palma de Mallorca (Balearerna, Spanien).
- 23 Den första flygningen av denna flygresa bestående av anslutande flygningar, som genomfördes av Air Nostrum, skulle inledas på Ibiza den 25 juli 2015 klockan 18:40 och avslutas i Palma de Mallorca samma dag klockan 19:20.
- 24 När det gäller den andra flygningen mellan Palma de Mallorca och Düsseldorf, som genomfördes av Air Berlin, skulle den påbörjas den 25 juli 2015 klockan 20:05 och avslutas i Düsseldorf samma dag klockan 22:25.
- 25 Den första flygningen mellan Ibiza och Palma de Mallorca medförde emellertid en försening och passagerarna missade därför den andra flygningen till Düsseldorf, dit de slutligen anlände den 26 juli 2015 klockan 11:32, på en flygning som genomfördes av Air Berlin.
- 26 De båda passagerarna har överlåtit sin rätt till en eventuell ersättning för denna försening till flightright. flightright väckte talan mot Air Nostrum, i egenskap av det lufttrafikföretag som utfört den första flygningen, vid Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland).
- 27 Den domstolen har påpekat att handläggningen av målet är beroende av huruvida den domstolen har internationell behörighet. Den domstolen har internationell behörighet endast om Düsseldorf, när det gäller flygresan bestående av anslutande flygningar, kan betraktas som ”uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser” i den mening som avses i artikel 7 led 1 i förordning nr 1215/2012.
- 28 Mot denna bakgrund beslutade Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till domstolen:

”Ska, vid personbefordran inom ramen för en flygresa som består av två flygningar utan något nämnvärt uppehåll vid mellanlandningen, ankomstorten för den andra delsträckan anses vara uppfyllelseort enligt artikel 7 led 1 a i förordning nr 1215/2012, när talan riktar sig mot det lufttrafikföretag som genomfört den första delsträckan, under vilken felaktigheten inträffat, och den andra delsträckan har genomförts av ett annat lufttrafikföretag?”

Mål C-447/16

- 29 Roland Becker ingick ett avtal med Hainan Airlines, som har säte utanför Europeiska unionen och som inte har någon filial i Berlin (Tyskland), om lufttransport bestående av flygningar från Berlin till Peking (Kina) den 7 augusti 2013 med mellanlandning i Bryssel (Belgien). Flygningarna omfattas av en och samma bokning.

- 30 På dagen för avresan checkade Roland Becker in på flygplatsen i Berlin avseende de två flygningarna. Han mottog de båda boardingkortet för flygningarna och hans bagage checkades in direkt med Peking som slutdestination.
- 31 Den första flygningen, som i enlighet med bokningen genomfördes av det belgiska lufttrafikföretaget Brussels Airlines och skulle anlända till Bryssel den 7 augusti 2013 klockan 8:00, gick som planerat. Den andra flygningen, som i enlighet med bokningen skulle genomföras av Hainan Airlines med avgång i Bryssel den 7 augusti 2013 klockan 13:40, genomfördes inte. Roland Becker har i detta hänseende gjort gällande att han nekades ombordstigning på denna flygning vid gaten på flygplatsen i Bryssel utan giltiga skäl och mot sin vilja.
- 32 Roland Becker återvände med flyg till Berlin och bokade en direktflygning från Berlin till Peking. Han anlade till Peking den 8 augusti 2013.
- 33 Genom sin talan vid Amtsgericht Berlin-Wedding (Distriktsdomstolen i Berlin-Wedding, Tyskland) har Roland Becker bland annat, i enlighet med artikel 7.1 c i förordning nr 261/2004, begärt ersättning med ett belopp på 600 euro jämte ränta.
- 34 Genom avgörande av den 4 november 2014 slog den domstolen fast att tyska domstolar saknade internationell behörighet och avisade Roland Beckers talan. Roland Becker överklagade det avgörandet till Landgericht Berlin (Regionaldomstolen i Berlin, Tyskland). Genom dom av den 1 juli 2015 avtog denna domstol Roland Beckers överklagande med hänvisning till att talan måste väckas vid belgiska domstolar, eftersom endast Bryssel var uppfyllelseort avseende flygningen Bryssel-Peking.
- 35 Roland Becker överklagade till Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland). Den domstolen anser att flygplatsen Berlin Tegel, mot bakgrund av den enhetliga karaktären av Hainan Airlines avtalsenliga skyldighet att transportera Roland Becker från Berlin till Peking, i enlighet med domstolens dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), kan anses vara uppfyllelseort för alla Hainan Airlines avtalsförpliktelser. Detta gäller även skyldigheter i samband med flygningen från Bryssel till Peking som följde efter flygningen från Berlin till Bryssel, eftersom Roland Becker, i egenskap av flygpassagerare, inte hade något inflytande i frågan huruvida Hainan Airlines själv genomförde även denna senare flygning, eller om bolaget för detta använde sig av ett annat lufttrafikföretags tjänster.
- 36 Mot denna bakgrund beslutade Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till EU-domstolen:

”Ska, vid persontransport inom ramen för en flygresor som består av två flygningar utan något nämnvärt uppehåll vid mellanlandningen, avgångsorten för den första delsträckan anses vara uppfyllelseort i den mening som avses i artikel 5 led 1 b andra strecksatsen i [förordning nr 44/2001], även när det krav på kompensation enligt artikel 7 i [förordning nr 261/2004] som åberopas grundar sig på en störning som uppkom under den andra delsträckan och kravet är riktat mot den andra avtalsparten i transportavtalet som endast utförde den andra men inte den första flygningen?”

Mål C-448/16

- 37 Familjen Barkan bokade en flygresor bestående av anslutande flygningar från Melilla (Spanien) till Frankfurt am Main (Tyskland) via Madrid (Spanien) hos flygbolaget Iberia, Líneas Aéreas de España (nedan kallat Iberia) som skulle genomföras den 7 augusti 2010. Det framgår av bokningsbekräftelsen som upprättats av Iberia att flygningen mellan Melilla och Madrid skulle utföras av Air Nostrum och att flygningen mellan Madrid och Frankfurt am Main skulle utföras av Iberia, utan något nämnvärt uppehåll vid mellanlandningen.

- 38 Flygningen från Melilla till Madrid påbörjades med 20 minuters försening och familjen Barkan missade den andra flygningen till Frankfurt am Main och ankom till slutdestinationen med fyra timmars försening.
- 39 Genom dom av den 28 januari 2015 förpliktade Amtsgericht Frankfurt am Main (Distriktsdomstolen i Frankfurt am Main, Tyskland), vid vilken familjen Barkan hade väckt talan om bland annat en ersättning på 250 euro för varje familjemedlem med anledning av denna försening, med tillämpning av förordning nr 261/2004, Air Nostrum att utge den begärda ersättningen.
- 40 Genom dom av den 20 augusti 2015 slog Landgericht Frankfurt am Main (Regionaldomstolen i Frankfurt am Main, Tyskland), som Air Nostrum hade överklagat till, fast att tyska domstolar saknade internationell behörighet. Enligt den domstolen kunde endast Melilla och Madrid anses vara uppfyllelseorter avseende flygningen mellan Melilla och Madrid, under vilken händelsen inträffade, eftersom de två flygningarna ska betraktas som två separata flygningar trots att de var föremål för en enda bokning.
- 41 Familjen Barkan överklagade domen till Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen). Den domstolen anser för det första att det visserligen är ostridigt att det inte finns något direkt avtalsförhållande mellan familjen Barkan och Air Nostrum, men att denna omständighet inte påverkar den avtalsmässiga karaktären av den rätt till ersättning som föreskrivs i förordning nr 261/2004. För det andra anser den domstolen att den omständigheten att Air Nostrum, i egenskap av det lufttrafikföretag som utförde den första flygningen, inte har några avtalsenliga skyldigheter att fullgöra vid den slutliga bestämmelseorten för flygresan bestående av anslutande flygningar, det vill säga Frankfurt am Main, inte utesluter att denna ort klassificeras som ”uppfyllelseorten”, i den mening som avses i artikel 5 led 1 i förordning nr 44/2001, eftersom förordning nr 261/2004 syftar till att stärka och inte försvaga flygpassagerares rättsliga ställning. Det tycks därför motiverat att de avtalsenliga skyldigheter som ska uppfyllas på den slutliga bestämmelseorten för flygresan bestående av anslutande flygningar av familjen Barkans avtalspart, det vill säga Iberia, ska anses åligga Air Nostrum i egenskap av det bolag som faktiskt utförde flygningen. I materiellt rättsligt hänseende måste det lufttrafikföretag som utför flygningen i vart fall ersätta passageraren när denne når sin slutliga bestämmelseort med betydande försening på grund av att den matarflygning som detta lufttrafikföretag genomförde försenades.
- 42 Mot denna bakgrund beslutade Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:
- ”1) Ska artikel 5 led 1 a i [förordning nr 44/2001] tolkas så, att begreppet ”talan [som] avser avtal” även omfattar ett krav på kompensation enligt artikel 7 i [förordning nr 261/2004] som riktas mot det lufttrafikföretag som utför flygningen men som inte är den berörda passagerarens avtalspart?
- 2) I den mån artikel 5 led 1 i [förordning nr 44/2001] är tillämplig:
- Ska, vid persontransport inom ramen för en flygresa som består av två flygningar utan något nämnvärt uppehåll vid mellanlandningen, passagerarens slutliga bestämmelseort anses vara uppfyllelseort i den mening som avses i artikel 5 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001, även när det krav på kompensation enligt artikel 7 i [förordning nr 261/2004] som åberopas grundar sig på en störning som uppkom under den första delsträckan och kravet är riktat mot det lufttrafikföretag som utförde den första flygningen, vilket dock inte är part i transportavtalet?”
- 43 Genom beslut av domstolens ordförande av den 19 augusti 2016 förenades målen C-447/16 och C-448/16 vad gäller det skriftliga och det muntliga förfarandet samt domen och genom beslut av domstolens ordförande av den 14 september 2016 förenades målen C-274/16, C-447/16 och C-448/16 vad gäller det muntliga förfarandet och domen.

Prövning av tolkningsfrågorna

Tolkningsfrågan i mål C-447/16

Huruvida tolkningsfrågan kan tas upp till prövning

- 44 Europeiska kommissionen anser att förordning nr 44/2001 inte är tillämplig i det nationella målet och att tolkningsfrågan i mål C-447/16 därför inte kan tas upp till prövning.
- 45 Enligt kommissionen framgår det nämligen av beslutet om hänskjutande och av handlingarna i det nationella målet att Hainan Airlines har sitt säte utanför unionen och inte har någon filial i Berlin. Av detta kan slutsatsen dras att detta flygbolag, vid en tillämpning av artikel 60 i förordning nr 44/2001, inte har hemvist i en medlemsstat, vilket skulle utesluta en tillämpning av artikel 5 i denna förordning och innebära att artikel 4 i förordningen ska tillämpas. I den sistnämnda artikeln föreskrivs att om svaranden inte har hemvist i en medlemsstat bestäms domstolarnas behörighet i varje medlemsstat i enlighet med den medlemsstatens lag, om inte annat följer av bestämmelserna om exklusiv behörighet och om avtal om domstols behörighet i artiklarna 22 och 23 i förordningen.
- 46 I detta avseende bör det erinras om att EU-domstolen, enligt domstolens fasta rättspraxis, i princip är skyldig att meddela ett förhandsavgörande när de frågor som ställts avser tolkningen av unionsrätten. Frågor om tolkningen av unionsrätten presumeras således vara relevanta. En tolkningsfråga från en nationell domstol kan bara avvisas då det är uppenbart att den begärda tolkningen av unionsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet eller då frågorna är hypotetiska eller EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den (dom av den 27 juni 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punkterna 24 och 25).
- 47 I förevarande mål har Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) frågat EU-domstolen om tolkningen av begreppet ”uppfyllelseort”, i den mening som avses i artikel 5 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001, i samband med flygpassagerares rätt till ersättning på grundval av artikel 4.3 och artikel 7 i förordning nr 261/2004. Såsom framgår av beslutet om hänskjutande är denna tolkning nödvändig för att avgöra vilken domstol som är behörig att pröva tvisten i det nationella målet.
- 48 Även frågan om förordning nr 44/2001 eventuellt inte är tillämplig i det nationella målet gör det nödvändigt för domstolen att tolka bestämmelserna i den förordningen.
- 49 Följaktligen kan frågan i mål C-447/16 tas upp till sakprövning.

Prövning i sak

- 50 Den hänskjutande domstolen har ställt frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 ska tolkas så, att den är tillämplig på en svarande som har hemvist i ett tredjeland, såsom svaranden i det nationella målet.
- 51 I detta avseende bör det erinras om att artikel 5 i förordning nr 44/2001 är tillämplig på personer med hemvist inom en medlemsstats territorium. I enlighet med artikel 60.1 i förordningen ska ett bolag anses ha hemvist i orten för dess stadgeenliga säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet.

- 52 Det framgår emellertid av beslutet om hänskjutande att Hainan Airlines har sitt säte utanför unionen, nämligen i Kina, och inte har någon filial i Berlin (Tyskland). Vidare finns det inget i beslutet som tyder på att detta flygbolag har en filial i en annan medlemsstat.
- 53 I förevarande fall är det följaktligen artikel 4.1 i förordning nr 44/2001 som ska tillämpas, enligt vilken domstolarnas behörighet, om svaranden inte har hemvist i en medlemsstat, bestäms i varje medlemsstat i enlighet med den medlemsstatens lag.
- 54 För att undvika missförstånd bör det erinras om att nationell lagstiftning enligt fast rättspraxis, i enlighet med principen om effektivitet, inte får medföra att det i praktiken blir omöjligt eller orimligt svårt att utöva de rättigheter som följer av unionsrätten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 8 juni 2017, *Vinyls Italia*, C-54/16, EU:C:2017:433, punkt 26 och där angiven rättspraxis), såsom de som följer av förordning nr 261/2004.
- 55 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den fråga som ställts i mål C-447/16 besvaras på följande sätt. Artikel 5 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 ska tolkas så, att den inte är tillämplig på en svarande som har hemvist i ett tredjeland, såsom svaranden i målet vid den nationella domstolen.

Tolkningsfrågorna i målen C-274/16 och C-448/16

Den första frågan i mål C-448/16

- 56 Den hänskjutande domstolen har ställt tolkningsfrågan i mål C-448/16 för att få klarhet i huruvida artikel 5 led 1 a i förordning nr 44/2001 ska tolkas så, att begreppet ”talan [som] avser avtal” i den mening som avses i denna bestämmelse, omfattar en flygpassagerares talan om ersättning vid en kraftigt försenad flygning i samband med en flygresa bestående av anslutande flygningar, vilken väckts på grundval av förordning nr 261/2004 mot ett lufttrafikföretag som utfört flygningen men som inte är den berörda passagerarens avtalspart.
- 57 Domstolen påpekar inledningsvis att svaret på den första frågan i mål C-448/16 även är relevant i mål C-274/16 även om den hänskjutande domstolen i mål C-274/16 inte har formulerat någon fråga angående detta, eftersom det framgår av beslutet om hänskjutande i det målet att det lufttrafikföretag som utfört flygningen, mot bakgrund av omständigheterna i målet, inte heller är de berörda passagerarnas avtalspart. Det ska i detta sammanhang tilläggas att förordning nr 1215/2012 av tidsmässiga skäl (*ratione temporis*) är tillämplig i mål C-274/16. Lydelsen i artikel 7 led 1 i den förordningen är nästan identisk med lydelsen av artikel 5 led 1 i förordning nr 44/2001 och den tolkning av den sistnämnda bestämmelsen som domstolen har gjort gäller fullt ut den förstnämnda bestämmelsen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 mars 2017, *Pula Parking*, C-551/15, EU:C:2017:193, punkt 31 och där angiven rättspraxis).
- 58 Det framgår av domstolens praxis att begreppet ”talan som avser avtal” ska ges en självständig tolkning för att säkerställa att den tillämpas enhetligt i samtliga medlemsstater (se, för ett liknande resonemang, dom av den 17 juni 1992, *Handte*, C-26/91, EU:C:1992:268, punkt 10, och dom av den 28 januari 2015, *Kolassa*, C-375/13, EU:C:2015:37, punkt 37).
- 59 Domstolen har i detta avseende bland annat slagit fast att samtliga förpliktelser som följer av det avtal, vars bristande fullgörande åberopas till stöd för talan, ska anses omfattas av en talan som avser avtal (se dom av den 15 juni 2017, *Kareda*, C-249/16, EU:C:2017:472, punkt 30 och där angiven rättspraxis).
- 60 Domstolen har även klargjort att tillämpningen av den särskilda behörighetsregeln i fråga om avtal visserligen inte kräver att det ingåtts ett avtal mellan två parter, men att det krävs 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 5 februari 2004, Frahuil, C-265/02, EU:C:2004:77, punkterna 24–26, dom av den 20 januari 2005, Engler, C-27/02, EU:C:2005:33, punkterna 50 och 51, och dom av den 28 januari 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, punkt 39).

- 61 Av detta följer, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 54 i sitt förslag till avgörande, att den särskilda behörighetsregeln i fråga om avtal i artikel 5 led 1 a i förordning nr 44/2001 och i artikel 7 led 1 a i förordning nr 1215/2012 avser grunden för talan och inte parternas identitet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 15 juni 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, punkterna 31 och 33).
- 62 I artikel 3.5 andra meningen i förordning nr 261/2004 anges att om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, ska företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.
- 63 Detta lufttrafikföretag ska således anses fullgöra skyldigheter som det frivilligt åtagit sig i förhållande till de berörda passagerarnas avtalspart. Dessa skyldigheter härrör från ett avtal om lufttransport.
- 64 Under sådana omständigheter som dem som är aktuella i det nationella målet ska följaktligen en talan om ersättning för en kraftigt försenad flygning som utförts av ett lufttrafikföretag som Air Nostrum, som inte är de berörda passagerarnas avtalspart, anses utgöra en talan som avser de lufttransportavtal som ingåtts mellan, å ena sidan, dessa passagerare och, å andra sidan, Air Berlin respektive Iberia.
- 65 Mot bakgrund av vad som anförts ovan ska den första frågan i mål C-448/16 besvaras enligt följande. Artikel 5 led 1 a i förordning nr 44/2001 ska tolkas så, att begreppet ”talan [som] avser avtal” i den mening som avses i denna bestämmelse, omfattar en flygpassagerares talan om ersättning vid en kraftigt försenad flygning i samband med en flygresa bestående i anslutande flygningar, vilken väckts på grundval av förordning nr 261/2004 mot ett lufttrafikföretag som utfört flygningen men som inte är den berörda passagerarens avtalspart.

Frågan i mål C-274/16 och den andra frågan i mål C-448/16

- 66 De hänskjutande domstolarna har ställt frågan i mål C-274/16 respektive den andra frågan i mål C-448/16 för att få klarhet i huruvida artikel 5 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 och artikel 7 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 1215/2012 ska tolkas så, att ”uppfyllelseorten” i den mening som avses i dessa bestämmelser, när det gäller en flygresa bestående av anslutande flygningar, är ankomstorten för den andra flygningen när de två flygningarna utförs av två olika lufttrafikföretag och talan om ersättning för den kraftiga förseningen av flygresan bestående av anslutande flygningar enligt förordning nr 261/2004 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.
- 67 I detta hänseende har domstolen, vad gäller artikel 5 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001, redan slagit fast att uppfyllelseorten, när det finns flera ställen för tillhandahållande av tjänster i olika medlemsstater, i princip bör anses vara den ort där anknytningen mellan avtalet och den behöriga domstolen är närmast, varvid den närmaste anknytningen i allmänhet anses föreligga där tjänsten väsentligen utförs (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkterna 35–38, och dom av den 11 mars 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, punkt 33). Denna ort ska, i den mån det är möjligt, härledas ur bestämmelserna i själva avtalet (dom av den 11 mars 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, punkt 38).

- 68 När det gäller denna bestämmelse har domstolen sålunda, i samband med en direktflygning som utförts av den berörda passagerarens avtalspart, konstaterat att orten för såväl avgång som ankomst ska betraktas som de orter där tjänster som tillhandahålls enligt lufttransportavtal huvudsakligen utförs. Detta innebär att det, i enlighet med kärandens val, är den domstol i vars domkrets orten för avgång eller ankomst är belägen, såsom dessa orter överenskommit i avtalet, som är behörig att pröva en talan om kompensation på grundval av avtalet och förordning nr 261/2004 (se dom av den 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkterna 43 och 47).
- 69 I detta avseende bör det noteras att begreppet ”uppfyllelseort” i domen av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), även om det där avsåg ett direktflyg som utförts av den berörda passagerarens avtalspart, i tillämpliga delar även gäller för sådana fall som är aktuella i de nationella målen, i vilka den bokade flygresan med mellanlandning består av två flygningar och det lufttrafikföretag som utfört flygningen i fråga inte har slutit något avtal direkt med de berörda passagerarna.
- 70 Den regel om särskild behörighet i frågor som rör tillhandahållande av tjänster som föreskrivs i artikel 5 led 1 b, andra strecksatsen, i förordning nr 44/2001 och i artikel 7 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 1215/2012, anger nämligen som behörig domstol domstolen i ”den ort i en medlemsstat där enligt avtalet tjänsterna har eller skulle ha utförts”.
- 71 I detta avseende fastställs genom ett avtal om lufttransport, såsom de avtal som är aktuella i de nationella målen och som kännetecknas av att det gjorts en enda bokning för hela resan, en skyldighet för ett lufttrafikföretag att transportera en passagerare från punkt A till punkt C. En sådan transport utgör en tjänst vars ena huvudsakliga ort för tillhandahållandet är punkt C.
- 72 Denna slutsats påverkas inte av den omständigheten att det lufttrafikföretag som inte är de berörda passagerarnas avtalspart endast utför en flygning som inte avslutas på ankomstorten för den andra av de anslutande flygningarna i den mån det lufttransportavtalet som avser flygresan bestående av anslutande flygningar omfattar transporten av dessa passagerare fram till ankomstorten för den andra flygningen.
- 73 Under dessa omständigheter kan det konstateras att uppfyllelseorten vid en flygresan bestående av anslutande flygningar, i den mening som avses i artikel 5 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 och i artikel 7 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 1215/2012, utgörs av ankomstorten för den andra flygningen, i egenskap av en av orterna för det huvudsakliga tillhandahållandet av de tjänster som omfattas av lufttransportavtalet.
- 74 Eftersom denna ort uppvisar ett tillräckligt samband med de faktiska omständigheterna i tvisten och det därmed föreligger en nära anknytning, såsom eftersträvas med de särskilda behörighetsreglerna i artikel 5 led 1 i förordning nr 44/2001 och artikel 7 led 1 i förordning nr 1215/2012, mellan lufttransportavtalet och den behöriga domstolen uppfyller denna ort villkoret avseende geografisk närhet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 44).
- 75 Genom denna lösning tillfredsställs också principen om förutsebarhet som eftersträvas genom dessa bestämmelser i den mån den gör det möjligt för såväl sökanden som svaranden att identifiera domstolen på ankomstorten för den andra flygningen, såsom den fastställts i lufttransportavtalet, såsom den domstol där talan kan väckas (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 45, och dom av den 4 september 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, punkt 41).
- 76 I detta avseende kan domstolen inte godta Air Nostrums argument att det skulle vara omöjligt att, i egenskap av tillhandahållare av en inrikesflygning i Spanien, bedöma risken för att en talan väcks mot bolaget vid en domstol i Tyskland.

- 77 Det har nämligen för det första inte bestritts att lufttransportavtalen, under omständigheterna i de nationella målen, rörde en flygning med mellanlandning som var föremål för en enda bokning som omfattade båda flygningarna, vilket innebär att bokningen avsåg såväl den första flygningen, som utförts av lufttrafikföretaget i fråga, som den andra flygningen som ledde till den slutliga bestämmelseorten. För det andra ska domstolen beakta omständigheten, såsom den framgår av punkterna 62 och 63 i förevarande dom, att ett lufttrafikföretag som faktiskt utför en flygning men som inte har ingått något avtal med passageraren, inom ramen för kommersiella avtal som frivilligt ingåtts mellan lufttrafikföretagen anses agera för det lufttrafikföretag som den berörda passageraren har ingått avtal med.
- 78 Mot bakgrund av det ovan anförda ska frågan i mål C-274/16 och den andra frågan i mål C-448/16 besvaras enligt följande. Artikel 5 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 och artikel 7 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 1215/2012 ska tolkas så, att ”uppfyllelseorten” i den mening som avses i dessa bestämmelser, när det gäller en flygresa bestående av anslutande flygningar är bestämmelseorten för den andra flygningen när de två flygningarna utförs av två olika lufttrafikföretag och talan om ersättning för den kraftiga förseningen av denna flygresa bestående av anslutande flygningar enligt förordning nr 261/2004 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.

Rättegångskostnader

- 79 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. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

- 1) Artikel 5.1 b i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område ska tolkas så, att den inte är tillämplig på en svarande som har hemvist i ett tredjeland, såsom svaranden i målet vid den nationella domstolen.
- 2) Artikel 5 led 1 a i förordning nr 44/2001 ska tolkas så, att begreppet ”talan [som] avser avtal” i den mening som avses i denna bestämmelse, omfattar en flygpassagerares talan om ersättning vid en kraftigt försenad flygning i samband med en flygresa bestående av anslutande flygningar, vilken väckts på grundval 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 mot ett lufttrafikföretag som utfört flygningen men som inte är den berörda passagerarens avtalspart.
- 3) Artikel 5 led 1 b andra strecksatsen i förordning nr 44/2001 och artikel 7 led 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 dessa bestämmelser, när det gäller en flygresa bestående av anslutande flygningar, är bestämmelseorten för den andra flygningen när de två flygningarna utförs av två olika lufttrafikföretag och talan om ersättning för den kraftiga förseningen av denna flygresa

bestående av anslutande flygningar enligt förordning nr 261/2004 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.