



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 4 juli 2018*

”Begäran om förhandsavgörande – Transport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 2 b – Tillämpningsområde – Begreppet ’lufttrafikföretag som utför flygningen’ – Avtal om uthyrning av flygplan med besättning (’wet lease’)”

I mål C-532/17,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landgericht Hamburg (Regionala domstolen i Hamburg, Tyskland) genom beslut av den 29 juni 2017, som inkom till domstolen den 11 september 2017, i målet

Wolfgang Wirth

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

mot

Thomson Airways Ltd,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

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

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Wolfgang Wirth, Theodor Mülder, Ruth Mülder och Gisela Wirth, genom E. Stamer, Rechtsanwalt,
- Thomson Airways Ltd, genom P. Kauffmann, Rechtsanwalt,

* Rättegångsspråk: tyska.

- Tysklands regering, genom T. Henze, M. Hellmann och J. Techert, samtliga i egenskap av ombud,
- Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom G. Braun och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 2 b 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).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan å ena sidan Wolfgang Wirth, Theodor Mülder, Ruth Mülder och Gisela Wirth (nedan gemensamt kallade resenärerna) och å andra sidan Thomson Airways Ltd (nedan kallat Thomson Airways). Målet rör frågan huruvida Thomson Airways är skyldigt att betala ersättning till resenärerna med anledning av att en flygning som de var passagerare på blev försenad med mer än tre timmar vid ankomsten.

Tillämpliga bestämmelser

Förordning nr 261/2004

- 3 I skälen 1 och 7 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”(1) [Unionens] 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.

...

(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, antingen med eget flygplan eller med flygplan som det leasar med eller utan besättning eller också på annan basis.”
- 4 I artikel 2 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Definitioner”, föreskrivs i led b att med ”lufttrafikföretag som utför flygningen” avses i förordningen ”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 i förordningen, med rubriken ”Räckvidd”, föreskrivs följande i punkt 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.”

Förordning nr 2111/2005

- 6 I skälen 1 och 13 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (EUT L 344, 2005, s. 15), anges följande:

”(1) [Unionens] verksamhet på lufttrafikområdet bör i första hand syfta till att säkerställa ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

...

(13) Enligt rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem [(EGT L 220, 1989, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 174), i dess lydelse enligt rådets förordning (EG) nr 323/1999 av den 8 februari 1999 (EGT L 40, 1999, s. 1)] skall resenärer som bokar en flygning via ett datoriserat bokningssystem ha rätt att få information om vilket lufttrafikföretag som skall utföra flygningen. Inom branschen förekommer emellertid, även inom den reguljära lufttrafiken, att luftfartyg hyrs ut med besättning (*wet leasing*) eller, vid bokningar utan datoriserat bokningssystem, att det lufttrafikföretag som sålt flygningen i sitt namn faktiskt inte utför den (*code-sharing*), och passageraren har därvid för närvarande inte någon lagstadgad rätt att få information om vilket lufttrafikföretag som faktiskt kommer att utföra flygningen.”

- 7 I artikel 11 i förordning nr 2111/2005, med rubriken ”Information om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning”, föreskrivs följande i punkt 1:

”I samband med platsreservationen skall den avtalsslutande parten vid lufttransporter informera passageraren om vilket eller vilka lufttrafikföretag som utför flygningen, oavsett på vilket sätt reservationen skett.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

- 8 TUIFly GmbH (nedan kallat TUIFly) ingick med Thomson Airways ett avtal om så kallad wet lease. Enligt detta avtal chartrade TUIFly ett flygplan med besättning av Thomson Airways för ett visst antal flygningar. I avtalet angavs att TUIFly skulle ansvara för ”ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc.” (”markhantering, inklusive passagerarhantering, passagerarnas välbefinnande under hela flygningen, godshantering, säkerhet för passagerare och bagage, ombesörjande av ombordtjänster etcetera”). För genomförandet av dessa flygningar ansökte TUIFly om ankomst- och avgångstider, sålde flygningarna och ansökte om samtliga erforderliga tillstånd.
- 9 Resenärerna hade en bokningsbekaftelse för en flygning från Hamburg (Tyskland) till Cancún (Mexiko) med ett flygnummer som innehöll TUIFlys flygbolagskod. I bokningsbekaftelsen angavs att bokningarna var utfärdade av TUIFly, men att flygningen ”utfördes” av Thomson Airways.
- 10 Resenärernas flygning blev kraftigt försenad – den hänskjutande domstolen har dock inte angett exakt hur försenad den blev – och de begärde därför ersättning av Thomson Airways, vilket de ansåg att de hade rätt till enligt artiklarna 5 och 7 i förordning nr 261/2004, såsom dessa har tolkats av domstolen.

- 11 Thomson Airways vägrade att betala ersättning och angav som skäl att bolaget inte utgjorde det lufttrafikföretag som utfört flygningen i den mening som avses i artikel 2 b i förordning nr 261/2004, vilket innebar att bolaget inte var skyldigt att i förekommande fall betala ersättning till passagerarna enligt den förordningen vid försening på minst tre timmar vid ankomsten.
- 12 Resenärerna väckte då talan mot Thomson Airways vid Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg, Tyskland), som biföll deras talan. Amtsgericht fann nämligen att Thomson Airways också skulle anses utgöra ett lufttrafikföretag som utför flygningen, eftersom det enligt skäl 7 i förordning nr 261/2004 saknar betydelse om det lufttrafikföretag som utför flygningen gör detta med eget flygplan eller med ett flygplan som det hyrt utan besättning (enligt ett avtal om så kallad dry lease) eller med besättning (enligt ett avtal om så kallad wet lease). Enligt Amtsgericht ska således både ett lufttrafikföretag som använder ett chartrat flygplan, med eller utan besättning, för att genomföra en flygning och ett företag som i egenskap av flygplanets ägare och besättningsens arbetsgivare rent konkret genomför flygningen anses utgöra lufttrafikföretag som utför flygningen.
- 13 Amtsgericht anförde vidare att den bokningsbekräftelse som utfärdats till resenärerna uttryckligen angav Thomson Airways som det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen. För att det mål att skydda konsumenterna som eftersträvas med förordning nr 261/2004 ska kunna uppnås, måste en konsument kunna förlita sig på uppgifterna i bokningsbekräftelsen.
- 14 Thomson Airways överklagade domen från Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg, Tyskland) till den hänskjutande domstolen, Landgericht Hamburg (Regionala domstolen i Hamburg, Tyskland). Till stöd för sitt överklagande gjorde bolaget gällande följande. Det är endast det lufttrafikföretag som har det operativa ansvaret för flygningen som kan uppfylla skyldigheterna enligt förordning nr 261/2004, på grund av företagets närvaro på flygplatserna och de uppgifter som det innehar om passagerarna, och det är således det företag som ska anses utgöra det lufttrafikföretag som utför flygningen i den mening som avses i förordningen. I det nu aktuella målet var det TUIFly som hade det operativa ansvaret för flygningens genomförande, och ersättningsanspråken borde således enbart ha riktas mot det lufttrafikföretaget.
- 15 Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Hamburg (Regionala domstolen i Hamburg) att vilandeförklara målet och hänskjuta följande tolkningsfråga till domstolen:

”Ska begreppet ’lufttrafikföretag som utför flygningen’ i [förordning nr 261/2004] tolkas på så sätt att ett lufttrafikföretag som till ett annat lufttrafikföretag hyr ut ett flygplan med besättning enligt ett avtal om så kallad wet lease för ett i avtalet angivet antal flygningar, men som inte har det operativa ansvaret för dessa flygningar, varvid det i passagerarens bokningsbekräftelse anges att flygningen ’utförs av’ det förstnämnda lufttrafikföretaget, ska anses utgöra ett lufttrafikföretag som utför flygningen i den mening som avses i förordningen?”

Prövning av tolkningsfrågan

- 16 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida begreppet ”lufttrafikföretag som utför flygningen” i den mening som avses i förordning nr 261/2004, och särskilt i artikel 2 b i förordningen, ska tolkas på så sätt att det omfattar det fallet att ett lufttrafikföretag som – i likhet med det företag som är aktuellt i det nationella målet – till ett annat lufttrafikföretag hyr ut ett flygplan med besättning enligt ett avtal om så kallad wet lease, men som inte har det operativa ansvaret för flygningarna, även när det i den bokningsbekräftelse avseende en plats på en flygning som utfärdats till passagerarna anges att flygningen utförs av det förstnämnda lufttrafikföretaget.

- 17 Domstolen konstaterar i det avseendet att enligt artikel 2 b i förordning nr 261/2004 avses med begreppet "det lufttrafikföretag som utför flygningen" det "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".
- 18 Denna definition uppställer således två kumulativa villkor för att ett lufttrafikföretag ska kunna anses utgöra det "lufttrafikföretag som utför flygningen". Det första villkoret avser genomförandet av den aktuella flygningen och det andra villkoret avser ett avtal med en passagerare.
- 19 I det första villkoret betonas begreppet "flygning", som utgör den centrala delen i villkoret. Domstolen har redan slagit fast att det begreppet ska tolkas på så sätt att en flygning består av "en lufttransport, och är därmed, på ett visst sätt, en 'enhet' av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg" (dom av den 10 juli 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 40, och dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 27, och dom av den 22 juni 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, punkt 20).
- 20 Härav följer att det är det lufttrafikföretag som inom ramen för sin passagerarflygverksamhet beslutar att genomföra en bestämd flygning – vilket innefattar att fastställa dess färdväg – och därigenom att skapa ett erbjudande om lufttransport riktat till berörda personer som ska anses utgöra det lufttrafikföretag som utför flygningen. Ett lufttrafikföretag som fattar ett sådant beslut åtar sig nämligen ansvaret för genomförandet av den aktuella flygningen, vilket bland annat innefattar att den eventuellt blir inställd eller kraftigt försenad vid ankomsten.
- 21 I förevarande fall är det ostridigt att Thomson Airways endast hyrde ut flygplanet och besättningen som utförde den aktuella flygningen, men att det var TUIFly som beslutade att fastställa färdväg och genomföra flygningen.
- 22 Vid sådana förhållanden finner domstolen, utan att det andra kumulativa villkoret i artikel 2 b i förordning nr 261/2004 behöver prövas, att ett lufttrafikföretag som – i likhet med Thomson Airways i det nationella målet – till ett annat lufttrafikföretag hyr ut ett flygplan med besättning under inga omständigheter kan anses utgöra det "lufttrafikföretag som utför flygningen" i den mening som avses i förordning nr 261/2004, och särskilt i artikel 2 b i förordningen.
- 23 Denna bedömning stöds av målet att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, vilket anges i skäl 1 i förordning nr 261/2004, eftersom den innebär att det kan säkerställas att flygpassagerare får ersättning eller blir omhändertagna utan att de behöver ta hänsyn till överenskommelser som det lufttrafikföretag som har beslutat att genomföra den aktuella flygningen har ingått med ett annat lufttrafikföretag i syfte att rent konkret utföra den.
- 24 Nämda bedömning ligger dessutom i linje med den princip som anges i skäl 7 i förordning nr 261/2004, enligt vilken – för att garantera en effektiv tillämpning av förordningen – de skyldigheter som där föreskrivs bör åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen, antingen med eget flygplan eller med flygplan som det hyrt med besättning.
- 25 Den hänskjutande domstolen har visserligen påpekat att det i den bokningsbekräftelse som utfärdats till resenärerna angavs att den nu aktuella flygningen "utfördes" av det lufttrafikföretag som hade hyrt ut flygplanet och besättningen. Därvid gäller emellertid att även om den uppgiften framstår som relevant vid tillämpningen av förordning nr 2111/2005, kan den inte anses föregripa fastställandet av det "lufttrafikföretag som utför flygningen" i den mening som avses i förordning nr 261/2004, eftersom det klart framgår av skäl 1 i förordning nr 2111/2005 att den förordningen eftersträvar ett annat mål än det som eftersträvas med förordning nr 261/2004.

- 26 Mot bakgrund av det ovan anförda ska tolkningsfrågan besvaras enligt följande. Begreppet ”lufttrafikföretag som utför flygningen” i den mening som avses i förordning nr 261/2004, och särskilt i artikel 2 b i förordningen, ska tolkas på så sätt att det inte omfattar det fallet att ett lufttrafikföretag som – i likhet med det företag som är aktuellt i det nationella målet – till ett annat lufttrafikföretag hyr ut ett flygplan med besättning enligt ett avtal om så kallad wet lease, men som inte har det operativa ansvaret för flygningarna, även när det i den bokningsbekräftelse avseende en plats på en flygning som utfärdas till passagerarna anges att flygningen utförs av det förstnämnda lufttrafikföretaget.

Rättegångskostnader

- 27 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:

Begreppet ”lufttrafikföretag som utför flygningen” i den mening som avses 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, och särskilt i artikel 2 b i förordningen, ska tolkas på så sätt att det inte omfattar det fallet att ett lufttrafikföretag som – i likhet med det företag som är aktuellt i det nationella målet – till ett annat lufttrafikföretag hyr ut ett flygplan med besättning enligt ett avtal om så kallad wet lease, men som inte har det operativa ansvaret för flygningarna, även när det i den bokningsbekräftelse avseende en plats på en flygning som utfärdas till passagerarna anges att flygningen utförs av det förstnämnda lufttrafikföretaget.

Underskrifter