



## Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT  
MICHAL BOBEK  
föredraget den 19 oktober 2017<sup>1</sup>

**Förenade målen C-274/16, C-447/16 och C-448/16**

**flightright GmbH**

**mot**

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

(begäran om förhandsavgörande från Amtsgericht Düsseldorf (Lokal domstol, Düsseldorf, Tyskland))

och

**Roland Becker**

**mot**

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

och

**Mohamed Barkan**

**Souad Asbai**

**Assia Barkan**

**Zakaria Barkan**

**Nousaiba Barkan**

**mot**

**Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA (C-448/16)**

(begäran om förhandsavgörande från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland))

”Begäran om förhandsavgörande – Förordning (EG) nr 44/2001 och förordning (EU) nr 1215/2012 – Behörighet att pröva anspråk enligt förordning (EG) nr 261/2004 – Försenat flyg – Flygresor med flera mellanlandningar – Begreppet ’talan [som] avser avtal’ – Tillhandahållande av tjänster – Uppfyllelseort – Svarande bosatt i tredjeland”

### I. Inledning

1. Förevarande mål rör tre skadeståndsanspråk som framställts enligt förordning nr 261/2004<sup>2</sup> mot flygbolag på grund av förseningar och vägrad ombordstigning på olika delar av flygresor som består av flera flygningar.

2. De första två målen rör samma frågeställning. Det avtalsslutande lufttrafikföretaget sålde en flygresa bestående av två flygningar till passagerarna. Det avtalsslutande lufttrafikföretaget utförde självt endast den andra flygningen. Den första flygningen utfördes av ett utförande lufttrafikföretag. I båda fallen inträffade förseningar på den första flygningen som gjorde att passagerarna missade den andra flygningen.

<sup>1</sup> Originalspråk: engelska.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning 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 2004 L 46, p. 1).

3. Dessa faktiska omständigheter ger upphov till två rättsfrågor. För det första vilket slags anspråk passagerarna har mot det utförande lufttrafikföretaget för förseningen avseende den första flygningen. Kan ett sådant anspråk, trots att det inte finns ett avtal mellan passageraren och det utförande lufttrafikföretaget, klassificeras som en "talan [som] avser avtal" i den mening som avses i förordningarna (EG) nr 44/2001<sup>3</sup> och (EU) nr 1215/2012?<sup>4</sup>

4. För det andra, vilka domstolar har internationell behörighet i sådana skadeståndsmål? Passagerarna väckte talan mot de utförande lufttrafikföretagen vid tyska domstolar och Tyskland var ankomstland för den andra flygningen. Det utförande lufttrafikföretaget utförde dock den första flygningen, som varken påbörjades eller avslutades i Tyskland.

5. Det tredje målet rör också skadestånd, men aktualiserar en särskild fråga. Talan har väckts mot ett utförande lufttrafikföretag som också var passagerarnas avtalsslutande lufttrafikföretag för den flygning som klagomålet gäller. Jurisdiktionsfrågan är dock annorlunda i detta fall, eftersom det lufttrafikföretag som vägrade ombordstigning har sitt säte i ett tredjeland. Frågan är därför vilka regler om internationell behörighet som ska tillämpas i ett sådant fall.

## II. Tillämpliga bestämmelser

### *a) Förordning nr 261/2004*

6. I artikel 2 b i förordning nr 261/2004 definieras "lufttrafikföretag som utför flygningen" som "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".

7. I artikel 3.1 anges att förordning nr 261/2004 ska tillämpas för

- "a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,
- b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag."

8. Enligt artikel 3.5 ska förordning nr 261/2004 tillämpas på alla utförande lufttrafikföretag som tillhandahåller transport av passagerare som omfattas av artikel 3.1 och 3.2. I den andra meningen i artikel 3.5 anges att "[o]m 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".

9. I artikel 6.1 definieras den assistans som det utförande lufttrafikföretaget ska lämna i händelse av förseningar, beroende på förseningens längd och flygningens längd. I artikel 7.1 anges dessutom den kompensation som ska utgå till passagerarna.

<sup>3</sup> Rådets förordning av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EGT L 12, 2001, s. 1).

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets förordning av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EUT L 351, 2012, s. 1). Genom denna förordning upphävdes förordning nr 44/2001.

10. Artikel 13 i förordning nr 261/2004 avser ”rätt till gottgörelse”. I artikeln anges att ”[o]m det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken [det utförande] lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från [det utförande] lufttrafikföretaget ...”.

### **b) Förordningarna nr 44/2001 och nr 1215/2012**

11. I artikel 66.1 i förordning nr 1215/2012 anges att förordningen ska tillämpas på rättsliga förfaranden som har inletts från och med den 10 januari 2015.

12. De rättsliga förfarandena i mål C-447/16 och C-448/16 inleddes före detta datum. I dessa mål är förordning nr 44/2001 alltså tillämplig. I mål C-274/16 ska förordning nr 1215/2012 tillämpas. Med undantag för numreringen är de i förevarande mål tillämpliga bestämmelserna i dessa två förordningar dock identiska.

13. Enligt artikel 2.1 i förordning nr 44/2001 och artikel 4.1 i förordning nr 1215/2012, ska ”talan mot den som har hemvist i en medlemsstat väckas i den medlemsstaten, oberoende av i vilken stat han har medborgarskap”.

14. I artikel 4.1 i förordning nr 44/2001 och artikel 6.1 i förordning nr 1215/2012 anges att ”[o]m svaranden inte har hemvist i en medlemsstat bestäms domstolarnas behörighet i varje medlemsstat i enlighet med den medlemsstatens lag ...”.<sup>5</sup> I artikel 4.2 i förordning nr 44/2001 och artikel 6.2 i förordning nr 1215/2012 anges att ”[m]ot en sådan svarande kan den som har hemvist i en medlemsstat, oberoende av medborgarskap, på samma sätt som statens egna medborgare, åberopa de bestämmelser om domstols behörighet som gäller där ...”.

15. Avsnitt 2 i respektive förordning innehåller särskilda behörighetsregler. De aktuella bestämmelserna är artikel 5 i förordning nr 44/2001 och artikel 7 i förordning nr 1215/2012. I led 1 a i dessa artiklar anges att talan mot den som har hemvist i en medlemsstat kan väckas i en annan medlemsstat, om talan avser avtal, vid domstolen i uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser. Vid utförande av tjänster ska uppfyllelseorten, enligt led 2 i punkten 1 b i samma artiklar, anses vara ”den ort i en medlemsstat där enligt avtalet tjänsterna har eller skulle ha utförts”.

16. Vidare är det enligt artikel 5.3 i förordning nr 44/2001, respektive artikel 7.2 i förordning nr 1215/2012 ”domstolen i den ort där skadan inträffade eller kan inträffa” som har jurisdiktion ”om talan avser skadestånd utanför avtalsförhållanden”.

### **III. Bakgrund, förfarandet i respektive mål och tolkningsfrågorna**

17. Bakgrunden och förfarandet i respektive mål (anspråk 1 – flightright, anspråk 2 – Barkan och anspråk 3 – Becker) beskrivs i avsnitten A till C nedan.

<sup>5</sup> Med förbehåll för artiklarna 18.1, 21.2, 24 och 25 i förordning nr 1215/2012 samt artiklarna 22 och 23 i förordning nr 44/2001.

### **A. Mål C-274/16, *flightright GmbH mot Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA***

18. I detta mål har passagerarna köpt en flygresa bestående av två flygningar från Ibiza (Spanien) till Düsseldorf (Tyskland) via Palma de Mallorca (Spanien) från lufttrafikföretaget Air Berlin PLC & Co Luftverkehrs KG (nedan kallat Air Berlin). Den första flygningen utfördes av Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA (nedan kallat Air Nostrum). Den andra flygningen utfördes av Air Berlin. Den första flygningen i flygresan var försenad, vilket medförde att passagerarna missade sitt anslutande flyg. De anlände slutligen till Düsseldorf med 12 timmars försening.

19. Passagerarna överlät sina anspråk enligt förordning nr 261/2004 på grund av förseningen till flightright GmbH (nedan kallat flightright). Flightright har nu väckt talan om skadestånd mot Air Nostrum och yrkat att detta företag ska betala 500 euro jämte ränta (nedan kallat anspråk 1 – flightright).

20. Flightright har väckt talan vid Amtsgericht Düsseldorf (lokal domstol i Düsseldorf, Tyskland), som finner det oklart huruvida den är behörig att pröva målet. Närmare bestämt finner den det oklart huruvida den slutliga ankomstorten, nämligen Düsseldorf, är uppfyllelseorten i den mening som avses i artikel 7.1 b i förordning nr 1215/2012. Skälet till denna osäkerhet är att förseningen inträffade på den första flygningen, som varken inleddes eller avslutades i Tyskland och som utfördes av ett annat lufttrafikföretag än det som transportavtalet hade ingåtts med.

21. Mot denna bakgrund vilandeförklarade Amtsgericht Düsseldorf (lokal domstol i Düsseldorf, Tyskland) målet och hänsköt följande tolkningsfråga till domstolen:

”Ska vid personbefordran inom ramen för en flygresa, som består av två flygningar utan nämnvärt uppehåll vid mellanlandningen, ankomstorten för den andra delsträckan anses vara uppfyllelseort enligt artikel 7.1 a i [förordning (EG) nr 1215/2012], när talan riktar sig mot det flygbolag som genomfört den första delsträckan, under vilken felaktigheten inträffat, och den andra delsträckan har genomförts av ett annat flygbolag?”

### **B. Mål C-448/16, *Mohamed Barkan m.fl. mot Air Nostrum L.A.M. SA***

22. Mohamed Barkan, hans fru och deras tre barn (Barkan m.fl.) köpte också en flygresa som bestod av två flygningar, från Melilla (Spanien) till Frankfurt am Main (Tyskland) via Madrid (Spanien). Transportavtalet ingicks med Iberia Líneas Aéreas de España (nedan kallat Iberia). Den första flygningen, från Melilla till Madrid, utfördes av Air Nostrum och den andra flygningen, från Madrid till Frankfurt am Main, utfördes av Iberia. Avgången från Melilla till Madrid var försenad, vilket medförde att passagerarna missade sitt anslutningsflyg och anlände till den slutliga destinationsorten (Frankfurt am Main) med fyra timmars försening.

23. Passagerarna har väckt talan mot Air Nostrum, och var och en yrkat ersättning med 250 euro enligt artikel 7.1 a i förordning nr 261/2004. Mohamed Barkan har också yrkat ersättning med 100 euro för mat- och telefonkostnader under förseningen, jämte ränta (nedan kallat anspråk 2 – Barkan).

24. Denna talan bifölls i domstolen i första instans, men ogillades efter överklagande i appellationsdomstolen. Sistnämnda domstol fann att de tyska domstolarna inte hade internationell behörighet att pröva målet. Enligt appellationsdomstolen fanns inte någon uppfyllelseort i Tyskland i den mening som avsågs i förordning nr 44/2001. Det berörda anspråket avsåg förseningen på flygningen mellan Melilla och Madrid och därför ansågs endast dessa två orter vara relevanta uppfyllelseorter.

25. Målet har överklagats till Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen i Tyskland), på grundval av vissa rättsfrågor, och denna domstol har anmärkt att det i förevarande mål endast är möjligt för de tyska domstolarna att ha behörighet att pröva målet om uppfyllelseorten för tjänsten i fråga är i Tyskland. Detta beror i sin tur på om rättsförhållandet mellan sökandena i målet i den nationella domstolen och Air Nostrum kan klassificeras som ett avtalsförhållande, trots att det inte finns någon direkt avtalsmässig koppling mellan dessa passagerare och Air Nostrum.

26. Mot denna bakgrund vilandeförklarade Bundesgerichtshof (federala högsta domstolen) målet och hänsköt följande tolkningsfrågor till domstolen:

”1) Ska artikel 5.1 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 5.1 i [förordning nr 44/2001] är tillämplig:

Ska, vid persontransport inom ramen för en flygförbindelse som består av två flygningar utan nämnvärt uppehåll vid mellanlandningen, även passagerarens slutliga bestämmelseort anses vara uppfyllelseort enligt artikel 5.1 b andra ledet i [förordning nr 44/2001], när ett krav på kompensation enligt artikel 7 i [förordning nr 261/2004] grundar sig på en störning som uppkom under den första delsträckan och kravet är riktat mot det lufttrafikföretag som utförde flygningen, vilket dock inte är part i transportavtalet?”

### ***C. Mål C-447/16, Roland Becker mot Hainan Airlines Co. Ltd***

27. Roland Becker ingick ett lufttransportavtal med lufttrafikföretaget Hainan Airlines Co. Ltd (nedan kallat Hainan Airlines) avseende en resa som bestod av två flygningar. Detta lufttrafikföretag har sitt säte utanför EU. Den första flygningen i denna flygresa utgjordes av en flygning från Berlin-Tegel (Tyskland) till Bryssel (Belgien). Den andra flygningen utgjordes av en flygning från Bryssel till Beijing (Kina). Roland Becker checkade in för båda flygningarna i Berlin och fick motsvarande boardingkort. Hans bagage checkades också in för hela vägen till Beijing. Den första flygningen utfördes av Brussels Airlines i enlighet med tidtabellen. Roland Becker vägrades dock ombordstigning i Bryssel på den andra flygningen till Beijing, som utfördes av Hainan Airlines.

28. Roland Becker har väckt talan mot Hainan Airlines i Tyskland och yrkat att företaget ska betala kompensation med 600 euro i enlighet med artikel 7.1 c i förordning nr 261/2004 jämte ränta och ersättning för rättegångskostnaderna (nedan kallat anspråk 3 – Becker).

29. Domstolen i första instans avvisade målet på den grunden att de tyska domstolarna saknade internationell behörighet. Appellationsdomstolen kom till samma slutsats. Enligt sistnämnda domstol fanns det inte någon uppfyllelseort i Tyskland, eftersom den första flygningen från Berlin till Bryssel och flygningen från Bryssel till Beijing utgjorde två skilda flygningar enligt förordning nr 261/2004. Det berörda anspråket rör uteslutande flygningen från Bryssel till Beijing. Uppfyllelseorten ansågs därför vara Bryssel. Nämnda domstol fann också att Hainan Airlines inte hade säte i Tyskland och att de tyska domstolarna därför inte hade jurisdiktion på grundval av säte. Då det berörda avtalet rör tillhandahållande av tjänster, kan behörighet endast uppkomma enligt artikel 5.1 a och artikel 5.1 b andra ledet i förordning nr 44/2001.

30. Domen har överklagats till Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen i Tyskland), på grundval av vissa rättsfrågor, och denna domstol har anmärkt att frågan huruvida de tyska domstolarna är behöriga att pröva målet beror på formen av det rättsliga förhållandet mellan Roland Becker och Hainan Airlines. Det beror vidare på om Berlin, avreseorten för den första flygningen, kan anses utgöra uppfyllelseorten enligt förordning nr 44/2001.

31. Mot denna bakgrund vilandeförklarade Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) målet och hänsköt följande tolkningsfråga till domstolen:

”Ska, vid persontransport inom ramen för en flygresa som består av två flygningar utan nämnvärt uppehåll vid mellanlandningen, även avgångsorten för den första delsträckan anses vara uppfyllelseort enligt artikel 5.1 b andra strecksatsen i [förordning nr 44/2001], när ett krav på kompensation enligt artikel 7 i [förordning nr 261/2004] grundar sig på en störning som uppkom under den andra delsträckan och kravet är riktat mot avtalsparten i transportavtalet som endast utförde den andra men inte den första flygningen?”

#### IV. Förfarandet

32. Med avseende på anspråk 1 – flightright, har skriftliga yttranden inkommit från Air Nostrum, Portugals regering och Europeiska kommissionen. Med avseende på anspråk 2 – Barkan, har skriftliga yttranden inkommit från Barkan m.fl., Air Nostrum och kommissionen. Med avseende på anspråk 3 – Becker har skriftliga yttranden inkommit från Roland Becker, Schweiziska edsförbundet och kommissionen.

33. Barkan m.fl., flightright, Air Nostrum, den franska regeringen och kommissionen yttrade sig muntligen vid förhandlingen för de förenade målen den 6 juli 2017.

#### V. Bedömning

34. Förevarande förslag till avgörande är upplagt på följande sätt: Anspråk 1 – flightright och anspråk 2 – Barkan omfattas av antingen förordning nr 44/2001 eller förordning nr 1215/2012. Jag ska därför först bedöma de två rättsfrågor som dessa två anspråk har gett upphov till, nämligen huruvida skadeståndsanspråket utgör en talan som avser ett avtal (A.1.) och vad som utgör uppfyllelseorten för ett sådant avtal (A.2). Jag ska därefter bedöma frågan om internationell behörighet att pröva målet avseende anspråk 3 – Becker (B).

##### *A. Anspråk 1 – flightright och anspråk 2 – Barkan*

35. Hur kan man fastställa vilken medlemsstats domstolar som har internationell jurisdiktion i ett mål mot ett utförande lufttrafikföretag som inte var passagerarnas avtalsslutande lufttrafikföretag?

36. För att avgöra denna fråga måste den tillämpliga behörighetsregeln först fastställas (1) och vad som, enligt denna regel, är riktigt internationellt forum för dessa anspråk mot bakgrund av domstolens avgörande i målet Rehder.<sup>6</sup> Domen i målet Rehder avsåg direkta flygresor. Frågan uppstår därför hur detta avgörande ska tillämpas på flygresor bestående av flera flygningar (2).

##### *1. Tillämplig behörighetsregel*

###### *a) Formen av anspråk*

37. I förordning nr 261/2004 definieras de rättigheter som passagerarna kan utöva mot det utförande lufttrafikföretaget i någon av de situationer som däri beskrivs. Förståeligt nog preciseras inte i förordningen vilken form de anspråk som uppkommer har när det gäller tillämpningen av förordningarna nr 44/2001 och nr 1215/2012.

<sup>6</sup> Dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 47).

38. Svaranden i målet vid den nationella domstolen, Air Nostrum, verkar ha hemvist i Spanien. Tyska domstolar kan därför inte ha behörighet enligt den *allmänna* behörighetsregeln i artikel 2.1 i förordning nr 44/2001 respektive artikel 4.1 i förordning nr 1215/2012.

39. Om vi nu övergår till de *särskilda* behörighetsreglerna bör det först erinras om att den särskilda behörighetsregeln för konsumenter som föreskrivs i förordningarna nr 44/2001 och nr 1215/2012 inte heller kan vara tillämplig i förevarande mål. Visst är det riktigt att förordning nr 261/2004 är ett sätt att uppnå ett långtgående skydd för passagerarna.<sup>7</sup> Den särskilda behörighetsregeln för konsumenter i artikel 16.1 i förordning nr 44/2001 respektive artikel 18.1 i förordning nr 1215/2012 gäller dock, till följd av de uttryckliga undantagen i artikel 15.3 i förordning nr 44/2001 respektive artikel 17.3 i förordning nr 1215/2012, endast transportavtal som gäller en *kombination av* resa och inkvartering för ett pris där allt är inkluderat. Mot bakgrund av de faktiska omständigheter som de hänskjutande domstolarna har angett är detta inte fallet med de avtal som är aktuella i målen i de nationella domstolarna.

40. Då några andra behörighetsregler i förordningarna nr 44/2001 och nr 1215/2012 inte förefaller vara relevanta, kan frågan huruvida tyska domstolar har internationell behörighet endast bedömas enligt den särskilda behörighetsregeln avseende avtalsrättsliga och utomobligatoriska frågor.

41. I beslutet om hänskjutande avseende anspråk 2 – Barkan, har Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) angett att de relevanta anspråken är lagstadgade anspråk som grundar sig på avtal. Med stöd av ett befintligt avtal med ett avtalsslutande lufttrafikföretag grundar sig de rättigheter som passagerarna i det nationella målet har utövat inte direkt på transportavtalet, utan definieras i förordning nr 261/2004. Möjligheten att verkställa dessa rättigheter förutsätter att det finns ett avtal om lufttransport och en bekräftad bokning. Således avser frågan ett avtal.

42. Flightright, Barkan m.fl., den franska regeringen och Schweiziska edsförbundet har gjort gällande att de berörda anspråken omfattas av begreppet ”talan [som] avser avtal” i den mening som avses i förordning nr 44/2001 eller förordning nr 1215/2012. Flightright och Barkan m.fl. har angett att anspråket har uppkommit enligt ett avtal, trots att något avtal direkt mellan dem och Air Nostrum inte har ingåtts.

43. Den franska regeringen har gjort gällande att domstolens praxis rörande begreppet ”talan [som] avser avtal” också omfattar anspråk som riktar sig mot en tredje part som har åtagit sig att fullgöra en skyldighet som har avtalats av andra. Denna regering hänvisar också till den ”ombudsrelaterade” bestämmelsen i artikel 3.5 i förordning nr 261/2004 och menar att den fastställer att de aktuella anspråken grundar sig på avtal.

44. På ett liknande sätt har Schweiziska edsförbundet, med hänvisning till domstolens praxis och den sistnämnda bestämmelsen i förordning nr 261/2004, gjort gällande att det faktum att skyldigheter överförs från det avtalsslutande lufttrafikföretaget till det utförande lufttrafikföretaget enligt förordning nr 261/2004 utgör stöd för att de berörda anspråken grundar sig på avtal.

45. Även kommissionen har i princip kommit till samma slutsats. Kommissionen har anmärkt att förordning nr 261/2004 lägger ansvaret för de förpliktelser som anges däri på det utförande lufttrafikföretaget i stället för det avtalsslutande lufttrafikföretaget. Det faktum att de motsvarande rättigheter som tillkommer passagerarna definieras i en förordning och inte i ett avtal saknar relevans. Detta är fallet, eftersom de utgör de rättsliga konsekvenserna av ett avtal som inte har fullgjorts korrekt.

<sup>7</sup> Se skäl 1–4 i förordning nr 261/2004, samt dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 69), dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkterna 44, 49 och 60), samt dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl. (C-581/10 and C-629/10, EU:C:2012:657, punkterna 72 och 74).

46. Air Nostrum verkar ha godtagit argumentet att det berörda anspråket kan anses ha uppkommit enligt avtal (även om det, i sitt skriftliga yttrande rörande anspråk 1 – flightright, påpekat att det saknas ett avtalsförhållande). Air Nostrum har dock gjort gällande att det endast kan hållas ansvarigt för den flygning som den i praktiken utförde, vilken inte utfördes i Tyskland.

*b) Avtalsrättsligt eller utomobligatoriskt anspråk?*

47. Såsom framgår av de uppgifter som den hänskjutande domstolen har tillhandahållit, samt av vad som anfördes vid förhandlingen, rör målet en "trianglesituation" med tre aktörer (avtalslutande lufttrafikföretag – utförande lufttrafikföretag – passagerare) och två avtal – transportavtalet mellan det avtalslutande lufttrafikföretaget och passageraren och, såsom förefaller vara sedvanlig praxis, ett övergripande ramavtal mellan det avtalslutande och det utförande lufttrafikföretaget. Något avtal har dock inte ingåtts *direkt* mellan passagerarna och det utförande lufttrafikföretag som är svarande i målet avseende förevarande anspråk.<sup>8</sup>

48. Mot bakgrund av dessa faktiska och rättsliga omständigheter finner den hänskjutande domstolen som ska pröva anspråk 2 – Barkan det oklart huruvida ett anspråk som riktar sig mot en enhet som inte är part i det bakomliggande avtalet kan anses vara grundat på avtal.

49. Två sätt att bedöma de berörda anspråkens form har diskuterats under förfarandet.

50. För det första kan anspråken anses vara utomobligatoriska/grundade på vårdslöshet. Då det inte finns något avtal mellan passagerarna och det utförande lufttrafikföretaget, är grunden för talan mot det utförande lufttrafikföretaget att det inte uppfyllde sina förpliktelser enligt förordning nr 261/2004. Med avseende på internationell behörighet skulle anspråket således kunna anses grunda sig på en form av lagstadgat utomobligatoriskt ansvar. Förpliktelsens innehåll, följderna av bristande uppfyllelse och svarandens identitet definieras i förordning nr 261/2004.<sup>9</sup>

51. För det andra kan anspråkets avtalsrättsliga natur, såsom diskuterades under förhandlingen, anses bygga på någon form av *underförstått* avtal mellan det utförande lufttrafikföretaget och passageraren<sup>10</sup> eller fastställas genom att betrakta det övergripande ramavtalet (om code-sharing eller annat samarbete) mellan det avtalslutande lufttrafikföretaget och det utförande lufttrafikföretaget som en form av *avtal till förmån för tredje man*, nämligen passageraren.

52. Min uppfattning är att anspråket grundar sig på avtal och inte är utomobligatoriskt. Jag måste dock tillstå att konstruktionen med ett underförstått avtal eller tredjemansavtal är något otymplig och problematisk. Det är enklare att förklara varför ett sådant anspråk grundar sig på avtal utifrån strukturen på både förordning nr 44/2001 och förordning nr 1215/2012.

<sup>8</sup> Situationen är än mer komplicerad för käranden i anspråk 1 – flightright. Sökanden i det målet var inte part i transportavtalet mellan det avtalslutande lufttrafikföretaget och passagerarna som överlät anspråket i fråga.

<sup>9</sup> Detta skulle då innebära att artikel 5.3 i förordning nr 44/2001 respektive artikel 7.2 i förordning nr 1215/2012 vore tillämpliga. Enligt dessa bestämmelser är det domstolarna på den ort där skadan inträffade eller kan inträffa som har internationell behörighet. Denna ort kan, enligt domstolens praxis, både avse den ort där skadan uppkom och den ort där den skadevällande händelsen inträffade. Se, för ett aktuellt mål där principen upprepas, exempelvis, dom av den 22 januari 2015, Hejduk (C-441/13, EU:C:2015:28, punkt 18, och där angiven rättspraxis). Se, för den ursprungliga formuleringen av principen, dom av den 30 november 1976, Bier (21/76, EU:C:1976:166, punkt19).

<sup>10</sup> Det har antytts att ett sådant underförstått avtal skulle vara resultatet av en kombination av ett transportavtal mellan passageraren och det avtalslutande lufttrafikföretaget, å ena sidan, och det övergripande ramavtalet mellan det avtalslutande lufttrafikföretaget och det utförande lufttrafikföretaget, å andra sidan.



53. Först och främst är ordalydelsen i artikel 5.1 a i förordning nr 44/2001 respektive artikel 7.1 a i förordning nr 1215/2012 relativt öppen och anger att talan kan väckas mot en person med hemvist i en medlemsstat "om talan *avser* avtal".<sup>11</sup> Denna ordalydelse, som också har använts i andra språkversioner,<sup>12</sup> hänvisar helt klart till "*talan* [som] *avser* avtal" och inte en "*part* i ett avtal".

54. Enligt min uppfattning vilar behörighetsregeln i artikel 5.1 a i förordning nr 44/2001 respektive i artikel 7.1 a i förordning nr 1215/2012 på *grunden* för handlingen, inte parternas *identitet*. Det viktiga är huruvida den ursprungliga bakomliggande källan till de ifrågasatta rättigheterna och skyldigheterna och anledningen till att talan har väckts mot den aktuella svaranden grundar sig på avtal. Om detta är fallet omfattas den efterföljande handling som avser att verkställa dem av begreppet "talan [som] avser avtal" även om, som så ofta är fallet med rättsliga bestämmelser som är avsedda att skydda konsumenter, rättigheterna och skyldigheterna som konkret genomförs i det enskilda fallet var "strikt inskrivna" (det vill säga har gjorts tillämpliga utan undantag) i avtalet till följd av tvingande lagregler.

55. Det finns två systematiska likheter i förordningarna nr 44/2001 och nr 1215/2012 som stöder detta argument. För det första är det viktiga, i likhet med tolkningen av begreppet "talan [som] avser försäkring", att sökanden i varje fall söker utkräva rättigheter som vilar på ett försäkringsavtal och inte på om denne var part i detta avtal eller inte.<sup>13</sup> För det andra kan man hänvisa till subrogation vid anspråk från tredje part. Under särskilda omständigheter kan en tredje part träda in i en annan parts ställning i syfte att göra gällande anspråk som uppkommit i en rättslig förbindelse som käranden inte var part i. Även i detta fall kan en tredje part som utövar rättigheter enligt det ursprungliga avtalet ha rätt att göra detta<sup>14</sup> enligt behörighetsregeln avseende begreppet "talan [som] avser avtal", även om denne själv inte var part i det ursprungliga avtalet.<sup>15</sup> Såsom kommissionen har anmärkt uteslöt domstolen i målet Frahuil i princip inte att uttrycket "talan [som] avser avtal" kan omfatta en situation där en tredje part väcker talan mot en av parterna i ett avtal på grundval av en lagstadgad överlåtelse av ett anspråk till en tredje part som är klagande, om svarandens godkännande av den relevanta skyldigheten kan fastställas.<sup>16</sup> Detta visar återigen att ett anspråk, för att det ska omfattas av behörighetsregeln i artikel 5.1 i förordning nr 44/2001 eller artikel 7.1 i förordning nr 1215/2012, inte nödvändigtvis måste avse de ursprungliga parterna i avtalet. Detta förutsätter dock att det finns ett bakomliggande avtal som gör att en tredje part kan framställa ett anspråk avseende, eller hållas till svars för, fullgörelsen av skyldigheter som denne enligt avtal anslutit sig till eller som enligt avtal ingåtts till förmån för denne.

56. För det andra fullgör ett utförande lufttrafikföretag, som inte är part i ett avtal, i allmänhet en skyldighet som ursprungligen grundar sig på avtal. För det utförande lufttrafikföretaget utgör passagerartransporten inte en lagstadgad skyldighet på något sätt. I detta avseende ska anmärkas vad domstolen har funnit, i fråga om begreppet "om talan avser skadestånd utanför avtalsförhållanden" i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 44/2001: det omfattar varje talan som syftar till att gentemot svaranden göra gällande ett ansvar som *inte* är hänförligt till ett "avtal" i den mening som avses i artikel 5.1 a i förordningen.<sup>17</sup>

11 Min kursivering.

12 På, exempelvis, tyska "wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden", på franska "en matière contractuelle", på spanska "en materia contractual", på italienska "in materia contrattuale" och på tjeckiska "pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nárok ze smlouvy".

13 Se, vidare, mitt förslag till avgörande i målet MMA IARD (C-340/16, EU:C:2017:396, särskilt punkterna 36 och 37).

14 Jag vill klart betona att det som här antyds är att det faktum att ett anspråk framställs av någon som inte är part i avtalet inte helt plötsligt ändrar rubriceringen från avtalsrättsligt till utomobligatoriskt eller något annat. Huruvida en sådan rättslig subrogation också innebär att eventuella särskilda behörighetsregler som endast är tillgängliga för en svagare part (såsom en konsument) även överförs (eller bibehålls) är en helt annan fråga, som inte behandlas i förevarande mål.

15 När det gäller behörighetsregler som kan åberopas av kärende som har förvärvat anspråk enligt förordning nr 261/2004, se förslag till avgörande av generaladvokaten Sharpston i målet Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, punkt 60).

16 Dom av den 5 februari 2004, Frahuil (C-265/02, EU:C:2004:77, punkt 25), se även dom av den 14 mars 2013, Česká spořitelna (C-419/11, EU:C:2013:165 punkterna 46 och 47).

17 Dom av den 18 juli 2013, ÖFAB (C-147/12, EU:C:2013:490, punkt 32 och där angiven rättspraxis).

57. *E contrario* omfattas varje talan som, på ett eller annat sätt, är hänförlig till avtal av artikel 5.1 förordning nr 44/2001 respektive artikel 7.1 i förordning nr 1215/2012.

58. Detta för mig till mitt tredje argument. På en konkret nivå är det ingen tvekan om att syftet med och själva skälet för anspråken i fråga är att verkställa materiella rättigheter mot det utförande lufttrafikföretaget för bristande uppfyllelse av lufttransport på de villkor som fastställts i avtal. Det har inte invänts att Air Nostrum, som utförande lufttrafikföretag utan avtal, inte åtog sig att transportera de i förevarande mål aktuella passagerarna från A till B enligt avtalet mellan passageraren och det avtalsslutande lufttrafikföretaget.

59. Passagerarna har framställt sina anspråk mot det utförande lufttrafikföretaget, eftersom detta företag frivilligt har agerat som ombud för det avtalsslutande lufttrafikföretaget, i den mening som avses i artikel 3.5 andra meningen i förordning nr 261/2004. Utan ett sådant godkännande skulle det ej avtalsslutande, utförande lufttrafikföretaget helt enkelt inte ha låtit passagerarna stiga ombord på planet. Den rättsliga grunden för dessa rättigheter, nämligen förordning nr 261/2004, skulle inte räcka för att godta anspråket utan ett bakomliggande avtal mellan passageraren och det avtalsslutande lufttrafikföretaget.

60. I slutänden utgör således ett krav på ersättning mot ett utförande lufttrafikföretag en ”talan [som avser] det lufttransportavtal som har ingåtts mellan passageraren och det avtalsslutande lufttrafikföretaget. Det är trots allt även allmänt vedertaget att det faktum att den ursprungliga avtalssparten (huvudmannen) och dess eventuella ombud kommer överens om olika former av underentreprenad eller outsourcing inte påverkar egenskaperna hos eller omfattningen av de skyldigheter som huvudmannen har åtagit sig.

61. Mot bakgrund av ovanstående överväganden anser jag därför att artikel 5.1 a i förordning nr 44/2001 respektive artikel 7.1 a i förordning nr 1215/2012 ska tolkas så, att de innebär att begreppet ”talan [som] avser avtal” omfattar ett krav på ersättning enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, som har framställts mot ett utförande lufttrafikföretag som inte är en part i det avtal som den berörda passageraren har ingått med ett annat lufttrafikföretag.

## 2. Forum för anspråk mot det utförande lufttrafikföretaget

### a) Rehder

62. I domen i målet Rehder,<sup>18</sup> prövade domstolen frågan om internationell behörighet<sup>19</sup> avseende ett anspråk enligt förordning nr 261/2004 som framställts av en passagerare som hade ingått avtal med ett lufttrafikföretag som också var det utförande lufttrafikföretaget för den inställda direkta flygningen i fråga. Domstolen fann att den domstol som hade territoriell behörighet på flygplanet avreseort eller ankomstort hade behörighet att pröva talan. Det ankom på sökanden att göra det slutliga valet mellan dessa två alternativ.

<sup>18</sup> Dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

<sup>19</sup> För fullständighetens skull bör tilläggas att det finns två tillämpliga regelverk i unionen som gör det möjligt att fastställa den internationella behörigheten att pröva en passagerares talan mot ett lufttrafikföretag: dels de bestämmelser som ingår i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38) (nedan kallad Montrealkonventionen) och unionens genomförande lagstiftning, samt de bestämmelser som föreskrivs i förordningarna nr 44/2001 och nr 1215/2012. Inom ramen för de faktiska omständigheterna i förevarande mål och mot bakgrund av domstolens fasta praxis, är endast de sistnämnda bestämmelserna relevanta i förevarande mål. Såsom domstolen nyligen har angett hör ”de rättigheter som grundas på bestämmelserna i förordning nr 261/2004 respektive på bestämmelserna i Montrealkonventionen ... till olika rättsliga system [och således kan] reglerna om internationell behörighet i denna konvention inte äga tillämpning på ansökningar som gjorts enbart med stöd av förordning nr 261/2004, varvid de sistnämnda ansökningarna ska prövas mot bakgrund av förordning nr 44/2001”, dom av den 10 mars 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punkt 46, och där angiven rättspraxis).

63. Domstolen fastställde att båda dessa orter hade tillräckligt nära anknytning till de faktiska omständigheterna i målet. När domstolen drog denna slutsats beaktade den de berörda tjänster som tillhandahölls i sammanhanget, nämligen ”incheckning och ombordstigning av passagerarna samt att dessa mottas ombord på planet på den avreseort som överenskommits i transportavtalet i fråga, planets avgång på utsatt tid, transport av passagerarna och deras bagage från avreseorten till ankomstorten, omhändertagande av passagerarna under flygningen och slutligen avstigning”. Domstolen beaktade inte ”de orter där planet eventuellt mellanlandar”, då dessa inte kunde ”ha en tillräcklig koppling till kärnan i de tjänster som ska utföras enligt [det berörda] avtalet”.<sup>20</sup>

64. När domstolen i målet Rehder övervägde vikten av avrese- och ankomstorterna för en direkt flygning anmärkte domstolen att ”lufttransporter till sin art är tjänster som utförs på ett odelbart och enhetligt sätt ... Det är därför inte möjligt att utifrån ett ekonomiskt kriterium urskilja en viss del av [huvudprestationen] och som utförs i en specifik ort”<sup>21</sup> (till skillnad från fastställande av uppfyllelseorten i fråga om leverans av varor på olika orter).<sup>22</sup>

65. Domstolen fastställde vidare att dess slutsats var förenlig med målen om närhet och förutsebarhet samt målet att garantera rätts säkerheten. Domstolen anmärkte i detta avseende att denna valmöjlighet, då den var begränsad till två domstolar, innebar att det enkelt kunde konstateras vid vilka domstolar talan kunde väckas.

*b) Kan domen i målet Rehder utsträckas till att omfatta flygresor som består av flera flygningar?*

66. Förevarande mål skiljer sig från Rehder i två avseenden. För det första är de aktuella flygresorna i förevarande mål inte direktflyg utan flygresor som består av flera flygningar. För det andra är det utförande lufttrafikföretaget ett annat företag än passagerarnas avtalsslutande lufttrafikföretag.

67. Svaranden, det utförande lufttrafikföretaget (Air Nostrum), utförde inte någon flygning som avgick från eller ankom till Tyskland, vilket var ankomstorten för flygresans andra flygning och, därmed, för hela flygresan. Samtidigt utgjorde denna flygning, som utfördes av svaranden, en del av hela flygresan som hade till syfte att transportera passagerarna från Spanien till Tyskland.

68. Med dessa faktiska omständigheter i åtanke och med hänsyn till skälen för domstolens lösning i målet Rehder finns det i princip två sätt att definiera uppfyllelseorten för de tjänster som är aktuella i förevarande mål.

69. För det första kan principerna i domen i målet Rehder betraktas ur en ”kategoriindelad” synvinkel. Eftersom det avtalsslutande lufttrafikföretaget ansvarar för hela flygresan, skulle uppfyllelseorten för den relevanta tjänsten vara den ursprungliga avresorten och den slutliga ankomstorten. Detsamma skulle då vara tillämpligt för varje utförande lufttrafikföretag avseende den del av flygresan som detta företag utför. Med avseende på en flygresa som består av två flygningar, innebär detta således att uppfyllelseorten för det ej avtalsslutande, utförande lufttrafikföretaget som utför den första flygningen är avreseorten och ankomstorten för just den flygningen (det vill säga den ort där passageraren bytte plan). Detta är i huvudsak vad Air Nostrum och kommissionen har gjort gällande.

70. För det andra kan principerna i domen i målet Rehder också betraktas som en helhet så att de fastställer uppfyllelseorten på samma sätt för såväl det avtalsslutande som det utförande lufttrafikföretaget. Med avseende på målen i den nationella domstolen kan det därför göras gällande att det utförande lufttrafikföretaget ansvarar för hela resan. Detta företag är skyldigt att tillförsäkra att dess utförande innebär att passagerarna kan ankomma till den slutdestination som angetts i avtalet

20 Dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 40).

21 Dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 42).

22 Dom av den 3 maj 2007, Color Drack (C-386/05 EU:C:2007:262, punkterna 40–42).

med det avtalsslutande lufttrafikföretaget. Detta skulle innebära att avreseorten för den första flygningen respektive ankomstorten för den andra (eller sista) flygningen skulle utgöra de båda uppfyllelseorterna vid fastställandet av vilken domstol som är behörig att pröva anspråk som uppkommer till följd av flygresan som helhet. Detta är i huvudsak vad den franska regeringen, den portugisiska regeringen och Schweiziska edsförbundet har gjort gällande.

71. Av flera skäl som jag ska förklara nedan måste jag tillstå att jag finner den senare lösningen mer övertygande.

*c) Avtalsslutande och utförande lufttrafikföretag: speglar uppfyllelseorten*

72. Framför allt är det viktigt att beakta logiken bakom lufttransportavtalet, den tjänst som faktiskt tillhandahålls. Varför finns det ett avtal och vilka förväntningar ställs på detta? En passagerare bokar en flygresan från A till C. Det övergripande syftet för detta är just att transporteras från A till C, och inte att besöka B (om det inte särskilt har efterfrågats).<sup>23</sup> För att bemöta denna begäran säljer lufttrafikföretaget en biljett till passageraren, med ett bokningsnummer, som omfattar alla delarna av flygresan. När passageraren ankommer till flygplatsen för (den första) avresan checkas bagaget in hela vägen till slutdestinationen. Normalt erhåller passageraren båda boardingkortet på avreseflygplatsen.

73. De huvudsakliga delarna av denna tjänst motsvarar då uppfyllelseorten, där tjänsterna utförs i den mening som avses i artikel 5.1 b andra ledet eller artikel 7.1 b andra ledet. Såväl avreseorten för den övergripande flygresan som den slutliga destinationsorten är definitivt uppfyllelseorter för denna tjänst.

74. Det huvudsakliga argumentet mot ett ”kategoriindelad” angreppssätt, där varje utförande lufttrafikföretag skulle ha en egen uppfyllelseort utifrån avrese- respektive ankomstorten för den flygning som detta företag utför är enkelt: Den övergripande tjänsten, som definieras genom passagerarens begäran och det avtal som därvid ingås, måste vara densamma oavsett vilken slags och hur många ”underleverantörer”, i form av utförande lufttrafikföretag, som det avtalsslutande lufttrafikföretaget väljer att anlita för att utföra tjänsten.

75. Det kan tilläggas att denna logik, inom ramen för de materiella rättigheterna och skyldigheterna i förordning nr 261/2004, återspeglas i två av dess bestämmelser, nämligen artikel 3.5 andra meningen och artikel 13.

76. I artikel 3.5 andra meningen i förordning nr 261/2004 anges att ”[o]m 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”. Även om man inte kan annat än dela den uppfattning som kommissionen har uttryckt i sina skriftliga och muntliga yttranden, nämligen att skyldigheterna i förordningen i princip riktar sig mot det utförande lufttrafikföretaget, anges det dock uttryckligen i artikel 3.5 att det finns ett övergripande förhållande mellan det avtalsslutande lufttrafikföretaget och det utförande lufttrafikföretaget i formen av en huvudman och ett ombud. Artikel 13, i synnerhet den andra meningen i denna, kompletterar sedan bestämmelsen i artikel 3.5 genom att upprepa rättigheterna till gottgörelse mellan lufttrafikföretagen.

<sup>23</sup> Detta är en generalisering utifrån de faktiska omständigheterna i de nationella målen, där det framgår att anslutande flygplats samt huruvida och var mellanlandning sker saknar betydelse. Det är klarlagt att en viss passagerare kan välja att resa via en viss anslutande flygplats och uppehålla sig på denna (eller snarare i den stad eller i det land där flygplatsen är belägen) under en längre tid, vilket skulle göra denna till en egen destination. En passagerare kan exempelvis avtala med sitt lufttrafikföretag att stanna två dagar i Paris på vägen från Madrid till Bratislava. Om detta i realiteten var fallet, vilket det inte är här, skulle det kunna anföras att en sådan särskilt förhandlad mellanlandning, där passageraren lämnar flygplatsen och checkar ut bagage, skulle ha betydelse för att fastställa vilka behörighetsregler som ska tillämpas.

77. Med andra ord kan det avtalsslutande lufttrafikföretaget inte undvika de förpliktelser som har avtalats med passageraren genom att lägga ut en del av transporttjänsten på ett annat lufttrafikföretag. I detta avseende grundar sig det utförande lufttrafikföretagets rättsliga ställning på, och till och med speglar, det avtalsslutande lufttrafikföretagets rättsliga ställning och vice versa. Det förefaller rimligt att den lösning som väljs på det materiella planet helst också ska återspeglas i förfarande- och behörighetsfrågor.

78. Det finns ytterligare tre argument som också talar för en sådan ”spegling”, där uppfyllelseorten för tjänsten skulle vara densamma för såväl det avtalsslutande som det utförande lufttrafikföretaget.

79. För det första finns det ytterligare materiella omständigheter rörande anspråken enligt förordning nr 261/2004 som kan tillhandahålla ytterligare analogier för att fastställa behörigheten. När ersättningen för flygresor som består av olika flygningar beräknas enligt förordning nr 261/2004, betraktas flygresan som en helhet, utan att eventuella delar av den undersöks. Å ena sidan avgörs frågan huruvida det finns en rätt till ersättning enligt förordning nr 261/2004 utifrån den faktiska förseningen på den *slutliga ankomstorten*. En relativt kort försening vid den anslutande flygplatsen som inte skulle ge rätt till ersättning enligt förordning nr 261/2004 skulle fortfarande ge rätt till ersättning om förseningen vid slutdestinationen uppgår till mer än tre timmar.<sup>24</sup> När det, å andra sidan, gäller ersättningens belopp, anges en skala på 250, 400 eller 600 euro beroende på resans längd. I detta avseende har domstolen också förklarat att resans relevanta längd, när flera flygningar är inblandade, beräknas enligt avståndet från avreseplatsen för den första flygningen och ankomstorten för den andra (och sista) flygningen, oberoende av anslutningsorten.<sup>25</sup>

80. Med avseende på materiella rättigheter enligt förordning nr 261/2004 är de relevanta platserna således den första avreseorten och den slutliga ankomstorten och de mellanliggande platserna saknar i praktiken helt betydelse.

81. För det andra anser jag att den föreslagna lösningen också är förenlig med målet *förutsebarhet*, en av grundpelarna inom ramen för gemensamma behörighetsregler. Passagerarna vet naturligtvis vilka deras avrese- respektive ankomstorter är. Däremot angav Air Nostrum i sina yttranden att det inte kunde förutses vilken domstol som var behörig i svarandens fall där svaranden är det utförande lufttrafikföretaget och inte det avtalsslutande lufttrafikföretaget. Enligt Air Nostrum känner det utförande lufttrafikföretaget inte till de ombordvarande passagerarnas vidare resplaner när de utför en flygning inom ramen för en flygresa som består av flera flygningar. Det utförande lufttrafikföretaget känner inte till om vissa passagerare har anslutande flyg och vart dessa flyg går. Det utförande lufttrafikföretaget kan därför inte förutse alla de eventuella jurisdiktioner i Europa vid vilka talan kan väckas mot det.

82. Jag finner inte Air Nostrums argument övertygande, inte på det faktiska planet och framför allt inte på det principiella planet. På det faktiska planet måste jag medge att jag skulle bli förvånad om det, i denna värld med sammanbundna elektroniska kommunikationer, skulle vara så att två lufttrafikföretag som beslutade att tillämpa code-sharing på sina flygningar eller samarbeta på något annat sätt inte också skulle dela information angående olika delar av flygresor och enskilda passagerare, när de avser att genomföra sådana flygresor tillsammans.

<sup>24</sup> Dom av den 26 februari 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punkt 35).

<sup>25</sup> Dom av den 7 september 2017, Bossen m.fl. (C-559/16, EU:C:2017:644, särskilt punkterna 29–33).

83. Vare sig detta är riktigt eller ej finns det dock ett principiellt argument, som kanske är ännu viktigare. Code-sharing och andra samarbeten mellan lufttrafikföretag är ett resultat av en affärsstrategi och kommersiella avtal som dessa lufttrafikföretag frivilligt ingår. Det är sannolikt riskfritt att anta att sådana avtal ingås för att öka försäljning och konkurrenskraft. Ett lufttrafikföretag som kan erbjuda fler destinationer kommer antagligen att sälja fler biljetter. Det är bara logiskt att risken i samband med ett sådant samarbete i slutänden bör falla på den (eller de) enheter som sannolikt kan förväntas uppnå affärsfördelar på grund av detta.

84. Det kan dock antas, i linje med den kommersiella logiken bakom hela upplägget, att enskilda code-sharingarrangemang sannolikt (i alla fall om de är välformulerade) skulle förutse hur det utförande lufttrafikföretaget ska ersätta och/eller bistå det avtalsslutande lufttrafikföretaget (eller vice versa) i fråga om rättsprocesser och/eller ersätta rättegångsrelaterade kostnader för brister som kan tillskrivas den ena parten. Till skillnad från detta skulle passagerare knappast ha möjlighet att täcka kostnaderna för eller på annat sätt underlätta rättegångar som uppstår på anslutningsorten, som varken är flygresans ursprungsort eller slutdestination.

85. För det tredje bör det angreppssätt som domstolen väljer för att bedöma frågan om internationell behörighet kunna användas inte bara i fråga om en flygresa som består av två flygningar, utan också i fråga om flygresor som består av tre eller flera flygningar. Om man teoretiskt överväger tillämpning av ovan angivna ”kategoriindelade” synsätt på sådana flygresor, där det eventuellt kan finnas flera olika utförande lufttrafikföretag, visar detta klart vilka praktiska problem detta synsätt kan innebära. Det skulle i praktiken innebära att behörigheten, från passagerarens synvinkel, troligtvis skulle vara beroende av var flygningen faktiskt avbröts. En behörighet av ett sådant slag, som kan uppkomma helt på måfå,<sup>26</sup> skulle kunna medföra att den ovannämnda triangelsituationen (avtalsslutande lufttrafikföretag – utförande lufttrafikföretag – passagerare)<sup>27</sup> mer liknar en Bermudatriangel, med den skillnaden att det inte är de litterära plan och fartyg som försvinner, utan passagerarnas verkliga rättigheter, när behörighetsreglerna har definierats på ett sådant sätt.

86. Mot bakgrund av det ovanstående är det min slutsats att när passagerare transporteras på flygresor som består av två flygningar utgör såväl den första flygningens avreseort som den andra flygningens ankomstort uppfyllelseorten enligt artikel 5.1 b i förordning nr 44/2001 respektive artikel 7.1 ab i förordning nr 1215/2012 när anspråket riktar sig mot det lufttrafikföretag som utförde den första flygningen där förseningen ägde rum och denne inte var passagerarens avtalsslutande lufttrafikföretag.

### ***B. Anspråk 3 – Becker***

87. Den hänskjutande domstolen har ställt frågan i målet rörande anspråk 3 – Becker, för att få klarhet i tolkningen av artikel 5.1 b i förordning nr 44/2001. Syftet är att fastställa vilken domstol som har internationell behörighet att pröva en talan enligt förordning nr 261/2004 som en passagerare med en anslutningsflygning har väckt mot ett lufttrafikföretag som inte har hemvist i unionen.

88. Närmare bestämt söker den hänskjutande domstolen klarhet i vad som utgör uppfyllelseorten för den berörda tjänsten, med hänsyn till att flygresan i fråga inleddes i Berlin och avbröts i Bryssel, på grund av att passageraren vägrades ombordstigning och fortsatt flygning på den andra flygningen till Beijing. Det utförande lufttrafikföretaget som ansvarade för den vägrade ombordstigningen var, till skillnad från de andra två anspråk som har diskuterats i avsnitt A ovan, det avtalsslutande lufttrafikföretaget.

<sup>26</sup> Och således, i praktiken, ligga relativt nära en behörighetsregel som vi tidigare bortsett från, nämligen utomobligatoriskt skadestånd, som är fokuserad på platsen där skadan inträffade eller kan inträffa – se ovan punkt 50 i detta förslag till avgörande.

<sup>27</sup> Se ovan, punkt 47 i detta förslag till avgörande.

89. Det ska inledningsvis anmärkas att det i artikel 4.1 i förordning nr 44/2001 föreskrivs att "[o]m svaranden inte har hemvist i en medlemsstat bestäms domstolarnas behörighet i varje medlemsstat i enlighet med den medlemsstatens lag ...". I artikel 4.2 i förordning nr 44/2001 anges att "[m]ot en sådan svarande kan den som har hemvist i en medlemsstat, oberoende av medborgarskap, på samma sätt som statens egna medborgare, åberopa de bestämmelser om domstols behörighet som gäller där ...".

90. Trots att kommissionen, i förslaget som ledde fram till förordning nr 1215/2012, föreslog att tillämpningsområdet för de gemensamma behörighetsreglerna skulle utökas till att omfatta svarande från tredjeländer,<sup>28</sup> kvarstod den citerade bestämmelsen i stort sett oförändrad i förordning nr 1215/2012 som artikel 6.

91. Det finns således ett klart och aktuellt uttalande från unionslagstiftaren om tillämpligheten av de gemensamma behörighetsreglerna på svarande från tredjeländer: internationell behörighet för anspråk som riktar sig mot svarande i tredjeländer regleras fortfarande enligt medlemsstaternas nationella lagstiftning.

92. Såsom kommissionen riktigt har påpekat finns det undantag från denna regel.<sup>29</sup> Det verkar dock inte som om några av dessa undantag är tillämpliga i förevarande mål. Vidare framgår det inte heller av beslutet om hänskjutande, såsom kommissionen också riktigt har påpekat, att den nationella processlagstiftningen på något sätt hänvisar till förordning nr 44/2001, och därmed eventuellt skulle utlösa en diskussion om tillämpligheten av den praxis som bygger på domen i målet Dzodzi.<sup>30</sup>

93. Av dessa skäl är det min uppfattning att förordning nr 44/2001 inte ska tillämpas på svaranden i det nationella målet. Internationell behörighet (eller avsaknad av sådan) måste därför fastställas enligt nationella regler.

94. Icke desto mindre går det inte att bortse från att det berörda anspråket grundar sig på förordning nr 261/2004, som också är tillämplig på lufttrafikföretag i tredjeländer, i den utsträckning som anspråket, såsom föreskrivs i artikel 3.1 a i nämnda förordning, görs gällande av en passagerare som "reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga".

95. Det bör också erinras om att denna förordning är avsedd att stärka skyddet för passagerare som konsumenter. Därför måste nationella behörighetsbestämmelser vara någorlunda tillgängliga, för att det ska vara möjligt att utöva detta skydd effektivt. Kravet på effektivitet hindrar att medlemsstaterna gör de rättigheter som garanteras av unionsrätten i praktiken omöjliga eller mycket svåra att utöva.<sup>31</sup>

96. Det följer av artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 att den förordningen tillerkänner passagerare, såsom sökanden i det nationella målet, rättigheter som kan utövas mot en svarande såsom den som är aktuell i det nationella målet. Det är min uppfattning att nationella regler om internationell behörighet inte kan äventyra den ändamålsenliga verkan av dessa materiella regler.

28 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttsens område, KOM/2010/748/slutlig, punkt 3.1.2 led 1 och s. 23.

29 Nämligen exklusiv behörighet enligt artikel 22, som inte är tillämplig på det anspråk som nu är aktuellt, och avtalade fora enligt artikel 23 där det krävs att en eller flera parter i avtalet om forum har hemvist i en medlemsstat.

30 Dom av den 18 oktober 1990, Dzodzi (C-297/88 och C-197/89, EU:C:1990:360, punkt 36 och följande punkter), och dom av den 18 oktober 2012, Nolan (C-583/10, EU:C:2012:638, punkt 45 och följande punkter, och där angiven rättspraxis).

31 För ett aktuellt uttalande i detta avseende, se dom av den 15 december 2016, Nemeč (C-256/15, EU:C:2016:954, punkt 49 och där angiven rättspraxis). Se även dom av den 9 november 2016, ENEFI (C-212/15 (EU:C:2016:841, punkt 30 och där angiven rättspraxis).

97. Inom de parametrar som följer av materiella bestämmelser i unionsrätten ankommer det dock på den hänskjutande domstolen att fastställa huruvida de tillämpliga nationella bestämmelserna uppfyller detta kriterium och tillämpa dem, i förekommande fall, på ett sätt som säkerställer det ändamålsenliga åtnjutandet av de rättigheter som föreskrivs i förordning nr 261/2004.

98. Mot bakgrund av det ovanstående är det min slutsats avseende anspråk 3 – Becker, att artikel 4 i förordning nr 44/2001 ska tolkas så, att den innebär att de internationella behörighetsregler som definieras i den förordningen inte är tillämpliga på svarande med hemvist i tredjeland, såsom svaranden i det nationella målet. Frågan huruvida en nationell domstol vid vilken talan har väckts har internationell behörighet måste därför bedömas enligt de regler som är tillämpliga i det land där den berörda domstolen är belägen. Sådana nationella regler om internationell behörighet kan dock inte göra att det i praktiken blir omöjligt eller mycket svårt för en passagerare att göra gällande ett anspråk enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004.

## VI. Förslag till avgörande

99. Mot bakgrund av det ovanstående föreslår jag att domstolen i målet C-274/16, flightright GmbH mot Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA, ska besvara den tolkningsfråga som ställts av Amtsgericht Düsseldorf (lokal domstol i Düsseldorf, Tyskland) på följande sätt:

Artikel 7.1 b andra ledet 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 när passagerare transporteras på flygresor som består av två flygningar utgör såväl den första flygningens avreseort som den andra flygningens ankomstort uppfyllelseorten enligt nämnda bestämmelse när anspråket riktar sig mot det lufttrafikföretag som utförde den första flygningen där förseningen ägde rum och detta inte var passagerarens avtalsslutande lufttrafikföretaget.

100. I mål C-448/16, Mohamed Barkan m.fl. mot Air Nostrum L.A.M. SA., föreslår jag att domstolen ska besvara den tolkningsfråga som har ställts av Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) på följande sätt:

1. Artikel 5.1 a 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 innebär att begreppet "talan [som] avser avtal" omfattar ett krav på ersättning enligt artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, som har framställts mot ett utförande lufttrafikföretag som inte är en part i det avtal som den berörda passageraren har ingått med ett annat lufttrafikföretag.
2. Artikel 5.1 b andra ledet i förordning nr 44/2001 ska tolkas så, att den innebär att när passagerare transporteras på flygresor som består av två flygningar utgör såväl den första flygningens avreseort som den andra flygningens ankomstort uppfyllelseorten enligt nämnda bestämmelse, även när anspråket riktar sig mot det lufttrafikföretag som utförde den första flygningen där förseningen ägde rum och som inte var passagerarens avtalsslutande lufttrafikföretag.



101. I mål C-447/16, Roland Becker mot Hainan Airlines Co. Ltd, föreslår jag att domstolen ska besvara den tolkningsfråga som har ställts av Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) på följande sätt:

Artikel 4 i förordning nr 44/2001 ska tolkas så, att den innebär att de internationella behörighetsregler som definieras i den förordningen inte är tillämpliga på svarande med hemvist i tredjeland, såsom svaranden i det nationella målet. Frågan huruvida en nationell domstol i vilken talan har väckts har internationell behörighet måste därför bedömas enligt de regler som är tillämpliga i det land där den berörda domstolen är belägen. Sådana nationella regler om internationell behörighet kan dock inte göra att det i praktiken blir omöjligt eller mycket svårt för en passagerare att göra gällande ett anspråk enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004.