

Anonymiseret version

Oversættelse

C-252/20 – 1

Sag C-252/20

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

10. juni 2020

Forelæggende ret:

Amtsgericht Hamburg (Tyskland)

Afgørelse af:

25. maj 2020

Sagsøger:

CY

Sagsøgte:

Eurowings GmbH

Bekræftet genpart

Amtsgericht Hamburg

[Udelades]

Kendelse

I sagen

CY, [udelades] Witzhave

- sagsøger -

[Udelades]

mod

DA

Eurowings GmbH, [udelades] Düsseldorf

- sagsøgte -

[Udelades]

har Amtsgericht Hamburg afsagt følgende kendelse – [Udelades]

Sagen udsættes.

Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål om fortolkning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser:

1. Kan der også foreligge en ret til kompensation i henhold til forordningens artikel 7, når en luftfartspassager som følge af en relativt kort forsinkelse i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt ikke når en direkte tilsluttet flyforbindelse, og dette medfører en forsinket ankomst til det endelige bestemmelsessted på tre timer eller mere, men de to flyvninger blev varetaget af forskellige luftfartsselskaber, og reservationen ikke blev foretaget hos det luftfartsselskab, der gennemførte den første delstrækning og er indstævnt i hovedsagen? **[Org. s. 2]**

2. Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende:

Er det flyselskab, der faktisk varetog flyvningen på den første delstrækning, det »transporterende luftfartsselskab« i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 261/2004, eller er det luftfartsselskab, der varetog flyvningen efter tidsplanen på den anden delstrækning, og som begge flyvninger blev reserveret hos, det »transporterende luftfartsselskab« i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 261/2004?

3. Såfremt begge luftfartsselskaber skal anses for det »transporterende luftfartsselskab« i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 261/2004:

Kan passageren vælge, hvilket af de to luftfartsselskaber vedkommende vil rette sit krav imod?

Præmisser:

A. Fremstilling af de faktiske omstændigheder

1. Sagsøgeren (herefter »CY«) har nedlagt påstand om, at sagsøgte (herefter »Eurowings«) skal betale 400,00 EUR i kompensation til hende i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004.

2. CY reserverede en flyrejse fra Hamburg til Cairo via Zürich til den 23. oktober 2016 hos et rejsebureau. Reservationsbekræftelsen blev udstedt af Swiss International Air Lines AG (herefter »Swiss«). I henhold til reservationsbekræftelsen skulle transporten foregå således: Fra Hamburg til Zürich med flyafgang LX 4413 (planlagt afgang den 23.10.2016 kl. 7:00 og planlagt ankomst den 23.10.2016 kl. 8:25) og fra Zürich til Cairo med flyafgang LX 236 (planlagt afgang den 23.10.2016 kl. 9:05 og planlagt ankomst den 23.10.2016 kl. 14:05).
3. Flyvningen fra Hamburg til Zürich blev inden for rammerne af en code-sharing udbudt af Swiss under flynummer LX 4413 og af Eurowings under flynummer EW 4762. I henhold til code sharing-aftalen med Swiss varetog Eurowings flyvningen fra Hamburg til Zürich (LX 4413) under flynummer EW 4762 med egen maskine og personale.
4. Eurowings gennemførte flyvningen fra Hamburg til Zürich forsinket og landede først i Zürich kl. 8:46. Som følge heraf nåede CY ikke tilslutningsflyvningen til Cairo, som Swiss [org. s. 3] varetog, idet hun kun havde en transittid på 19 minutter. Mindstetransittiden for nævnte flyforbindelse var på 30 minutter. CY blev derefter ombooket til en senere flyvning til Cairo via Milano og landede i Cairo med mere end fem timers forsinkelse.
5. CY har gjort gældende, at Eurowings inden for rammerne af code sharing-aftalen var det transporterende luftfartsselskab på den forsinkede flyvning fra Hamburg til Zürich og allerede som følge heraf er forpligtet til at yde compensationen. Eurowings tilbød flyvning EW 4762, som den også selv varetog, i reservationssystemet Amadeus, og stillede konkret sine flyvninger til rådighed på en sådan måde, at forskellige strækninger kunne kombineres.
6. Eurowings har gjort gældende, at en passager, der som følge af en relativt kort forsinkelse i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt på den første flyforbindelse ikke når en direkte tilsluttet flyforbindelse, kun har ret til compensation, hvis den første flyforbindelse og den tilsluttede flyforbindelse er blevet varetaget af ét og samme flyselskab. Tilslutningsflyvningen med et andet luftfartsselskab henhører ikke under risikofæren for det luftfartsselskab, der varetager den første flyforbindelse.

B. Begrundelsen for forelæggelsen for Den Europæiske Unions Domstol

7. For at kunne træffe afgørelse i sagen er det nødvendigt forinden at indhente svar på de præjudicielle spørgsmål fra Den Europæiske Unions Domstol.

I. Det første præjudicielle spørgsmål

8. Sagsøgeren kan have ret til compensation i henhold til artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning (EF) nr. 261/2004.

9. Ifølge Domstolens faste praksis kan en forsinkelse sidestilles med en aflysning af en flyvning som omhandlet i artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 261/2004, således at der også for sådanne forsinkelser kan kræves kompensation i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), sammenholdt med artikel 7, stk. 1, når forsinkelsen på det endelige bestemmelsessted er på tre timer eller mere (jf. [udelades] dom af 19.11.2009, [udelades] C-402/07 Sturgeon, [udelades] EU:C:2009:716 – præmis 41ff; [udelades] dom af 23.10.2012, [udelades] C-581/10 Nelson, [udelades] EU:C:2012:657 – præmis 28ff.). Dette gælder også, hvis en relativt lille forsinkelse **[org. s. 4]** fører til en stor forsinkelse på det endelige bestemmelsessted som følge af, at tilslutningsflyet ikke når (jf. [udelades] dom af 26.2.2013, [udelades] C-11/11 Folkerts, [udelades] EU:C:2013:106 – præmis 25ff.). I Folkerts-sagen var situationen imidlertid den, at den første flyforbindelse og den tilsluttede flyforbindelse blev varetaget af ét og samme flyselskab (jf. [udelades] dom af 26.2.2013, [udelades] C-11/11 Folkerts, [udelades] EU:C:2013:106 – præmis 18).
10. Den Europæiske Unions Domstol har endnu ikke taget stilling til, om dette også gælder når den første flyforbindelse og den tilsluttede flyforbindelse – som her – ikke er blevet varetaget af ét og samme flyselskab.
11. I en lignende sag udsatte Bundesgerichtshof denne og forelagde Domstolen et spørgsmål om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004, der stort set er identisk med det første præjudicielle spørgsmål i den foreliggende sag [udelades]. EU-Domstolen har ikke besvaret det præjudicielle spørgsmål, idet Bundesgerichtshof trak det tilbage, efter at proceskravet i den pågældende sag var blevet anerkendt.
12. Bundesgerichtshof [udelades] har konstateret følgende:
13. »d) Det kan muligvis udledes af formålet med artikel 7 i forordning nr. 261/2004, at der kun består en ret til kompensation, såfremt det luftfartsselskab, der har forårsaget forsinkelsen på det endelige bestemmelsessted, har accepteret sammensætningen af de flyforbindelser, der ligger i forlængelse af hinanden, ved at udstede eller autorisere en reservationsbekræftelse. Den Europæiske Unions Domstol har ikke afklaret dette spørgsmål endeligt.
14. aa) Det kan udledes af Domstolens praksis, at der i hvert fald kan bestå en ret til kompensation, såfremt flere på hinanden følgende flyvninger reserveres hos det luftfartsselskab, over for hvilket der stilles krav om betaling af kompensation.
15. I de afgørelser, hvor retten til kompensation opstod som følge af en forsinket ankomst til bestemmelsesstedet for et direkte tilslutningsfly, var de på hinanden følgende flyvninger blevet booket hos det luftfartsselskab, som kravet blev gjort gældende over for ([udelades] [C 11/11] præmis 18, Folkerts [udelades]; kendelse af 4.10.2012 **[org. s. 5]**, C-321/11, [udelades] præmis 10 og 34, Rodríguez Cachafeiro m.fl.). Andre afgørelser fra Domstolen, hvor udtrykket »flyvning« som omhandlet i forordning nr. 261/2004 havde betydning, vedrører ligeledes tilfælde,

hvor passageren havde reserveret alle relevante flyvninger hos det luftfartsselskab, som vedkommende senere rettede sit kompensationskrav imod (jf. [udelades] [C 173/07] præmis 13 – Emirates Airlines; [udelades] [C-402/07] præmis 11 – Sturgeon m.fl.; [udelades] [C-581/10] præmis 15 – Nelson m.fl.).

16. bb) Her er der ikke tale om denne situation.
17. Ifølge appelrettens konstateringer blev de to flyvninger varetaget af forskellige luftfartsselskaber. Reservationen blev ikke foretaget hos et af luftfartsselskaberne men derimod hos en rejsearrangør. Rejsearrangøren har også [udelades] udstedt reservationsbekræftelsen. Når det modsatte ikke er fastslået, kan det ikke lægges til grund, at sagsøgte selv har udstedt eller autoriseret en billet til begge flyvninger.
18. cc) Det fremgår ikke tilstrækkelig klart af forordningen og den nævnte praksis fra Domstolen, hvorledes denne situation skal bedømmes.
19. I henhold til artikel 3, stk. 2, litra a), i forordning nr. 261/2004 gælder forordningen kun, såfremt passageren har en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang. I henhold til artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004 forudsætter dette, at reservationen er blevet accepteret og registreret af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren. Registreringen kan foregå i form af en billet, der som omhandlet i artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004 er udstedt eller autoriseret af luftfartsselskabet eller dets autoriserede agent, eller en anden dokumentation.
20. Det fremgår klart af disse regler, at en passager også kan have et kompensationskrav over for det luftfartsselskab, der varetager flyvningen, hvis dette ganske vist ikke deltog i den enkelte reservation og reservationsbekræftelsen men havde givet en agent eller rejsearrangør mulighed for at modtage og bekræfte sådanne reservationer. I disse tilfælde skal agenten eller rejsearrangørens reservationsbekræftelse tilregnes luftfartsselskabet som en erklæring, det selv har afgivet. [Org. s. 6]
21. Det kan imidlertid ikke udledes klart af dette, at et luftfartsselskab også må affinde sig med, at en agents eller rejsearrangørs reservationsbekræftelse tilregnes det, når der er tale om en anden flyvning, som varetages af et andet luftfartsselskab. Hvad angår en sådan flyvning træder agenten eller rejsearrangøren primært i stedet for luftfartsselskabet, der varetager denne flyvning. Set ud fra de involverede luftfartsselskabers synsvinkel ligner situationen derfor den, at passageren selv foretager flere separate reservationer hos forskellige luftfartsselskaber til flere på hinanden følgende flyafgange. Med hensyn til sidstnævnte tilfælde går Kommissionen i hvert fald i sin fortolkningsvejledning vedrørende forordningen ud fra, at der ikke består nogen ret til kompensation [jf. Kommissionens vejledning af 10.6.2016, C(2016) 3502 final., s. 18 under punkt 4 d A, nr. ii)].

22. dd) Efter den forelæggende rets opfattelse er der dog en del, der taler for at fastslå, at der også består en ret til kompensation, såfremt reservationsbekræftelsen af flere på hinanden følgende flyafgange blev udstedt af en rejsearrangør.
23. (1) Forordningen knytter principielt samme retsfølger til de forskellige former for reservationsbekræftelse. I femte betragtning til forordningen fremhæves det desuden, at beskyttelsen også bør gælde for passagerer på flyvning, der indgår i pakkerejser. Et ansvar for flyvninger, som en rejsearrangør har sammensat, ville desuden være i overensstemmelse med det formål, der fremgår af første til fjerde betragtning til forordningen, nemlig at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer og tage hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav, samt det princip som Domstolen har afledt heraf, hvorefter de bestemmelser i forordningen, der tildeler rettigheder til luftpartspassagererne, skal fortolkes vidt (jf. [udelades] [C-402/07] præmis 45 – Sturgeon m.fl.), hvorimod begreber, der forekommer i en bestemmelse, der er en undtagelse fra et princip, eller nærmere bestemt fra fællesskabsretlige bestemmelser om forbrugerbeskyttelse, principielt skal fortolkes strengt (jf. [udelades] dom af 22.12.2008 – C-549/07, [udelades] [EU:C:2008:771] præmis 17 – Wallentin-Hermann).
24. (2) Efter den forelæggende rets opfattelse ville indrømmelse af en kompensationsret også være i overensstemmelse med det aspekt, som Domstolen har fremhævet, og hvorefter der består et ansvar for de pligter til at levere ydelser, der overtages ved reservationsbekræftelsen.
25. I en situation, hvor et luftfartsselskab, hos hvilket der blev reserveret to på hinanden følgende flyafgange [Or. 7], nægter passagerer boardingadgang til den anden flyafgang ud fra en vurdering om, at passagerne ikke vil nå denne afgang, fordi den første flyvning er forsinket, har Domstolen fastslået, at passagererne har en ret til kompensation. Domstolen har anset det for at være afgørende, at kompensationen skal udligne de vanskeligheder og gener, der opstår ved et uigenkaldeligt tab af tid på tre timer eller mere, og at disse gener i hvert fald skal dækkes af det luftfartsselskab, der varetager flyvningen, hvis det står fast, at de alene kan tilskrives selskabet – idet selskabet har ansvaret for forsinkelsen af den første flyvning, som blev varetaget af luftfartsselskabet selv, eller fejlagtigt har vurderet, at de pågældende passagerer ikke ville være i stand til at nå frem i tide til at board den efterfølgende flyvning, eller endelig har solgt billetter til flere på hinanden følgende flyvninger, hvor den tid, der var til rådighed for at nå den efterfølgende flyvning, var utilstrækkelig ([udelades] [C-321/11] præmis 34 – Rodriguez Cachafeiro m.fl.).
26. I hvert fald set ud fra luftfartspassagerens synsvinkel og ud fra, at kompensationsretten skal beskytte passagererne, foreligger der en lignende situation, når luftfartsselskabet ganske vist ikke selv har udstedt eller autoriseret billetterne til flere på hinanden følgende flyafgange, men har indrømmet en rejsearrangør mulighed for at udstede sådanne billetter og i denne forbindelse også sammensatte flyvninger, der varetages af forskellige luftfartsselskaber.

27. ee) Alligevel mener den forelæggende ret ikke, at den selv kan træffe en afgørelse herom.
28. Ganske vist virker det af de nævnte grunde nærliggende at anvende de principper, som Domstolen har udviklet, på den situation, der skal bedømmes her. Det fremgår imidlertid ikke helt klart af Domstolens hidtidige praksis, at der skal ske en sådan anvendelse.«
29. Den forelæggende ret tilslutter sig denne redegørelse.

II. Det andet præjudicielle spørgsmål

30. I sin dom af 11.7.2019 ([udelades] C-502/18, [udelades] EU:C:2019:604) beskæftigede EU-Domstolen sig med en flyrejse fra Prag til Bangkok via Abu Dhabi og anså det sagsøgte flyselskab, České aerolinie, for det transporterende, og dermed ansvarlige, luftfartsselskab i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004. Den første flyvning, som blev varetaget af České aerolinie, blev gennemført efter tidsplanen, og først den [org. s. 8] anden flyvning, der i henhold til en code sharing-aftale blev udført af Etihad Airways, var forsinket. EU-Domstolen anså det for afgørende, at České aerolinie var passagerens medkontrahent, og at kravet om et højt passagerbeskyttelsesniveau taler for at drage passagerens medkontrahent og transporterende luftfartsselskab til ansvar, navnlig idet der også kan rejses kompensationskrav over for det luftfartsselskab, der faktisk gennemfører den forsinkede flyvning.
31. Hvis disse principper, som EU-Domstolen opstillede, overføres til det foreliggende tilfælde, kunne dette medføre, at det er Swiss, der har udstedt reservationsbekræftelsen her, og ikke Eurowings, der skal anses for det transporterende luftfartsselskab [udelades]. EU-Domstolen har imidlertid hidtil ikke taget stilling til en konstellation, der svarer til situationen i den foreliggende sag.

III. Tredje præjudicielle spørgsmål

32. Såfremt både Swiss som CY's medkontrahent og Eurowings, der inden for rammerne af en code sharing faktisk gennemførte den første, forsinkede flyvning med egen maskine og personale, skal anses for det transporterende luftfartsselskab i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 261/2004, er næste spørgsmål, om passageren skal rette kravet imod sin medkontrahent eller vedkommende har ret til at vælge, hvilket luftfartsselskab kravet rettes imod. Dette spørgsmål har EU-Domstolen heller ikke hidtil taget stilling til.

Dr. Kaiser
Dommer ved Amtsgericht

[Udelades]

ARBEJDS
DOKUMENT