

Anonymiseret version

Oversættelse

C-618/20 - 1

Sag C-618/20

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

19. november 2020

Forelæggende ret:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Spanien)

Afgørelse af:

24. september 2020

Sagsøgere:

ZU

TV

Sagsøgt:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA (Handelsret nr. 1 i Córdoba, Spanien)

[Udelades] [identifikation af retten, retsforhandlingerne, parterne samt steds- og datoangivelse]

KENDELSE

(ANMODNING OM PRÆJUDICIEL AFGØRELSE)

[Udelades] [Gentagelse af identifikation af retten samt steds- og datoangivelse]

I henhold til artikel 19, stk. 3, litra b), i traktaten om Den Europæiske Union (herefter »TEU«), artikel 267 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (herefter »TEUF«) og artikel 4a i Ley Orgánica del Poder Judicial

(lov om retsvæsenet, herefter »LOPJ«) er det nødvendigt, at Den Europæiske Unions Domstol (herefter »Domstolen«) fortolker 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 og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91, [org. s. 2] med henblik på hvilket der er forelagt følgende anmodning om præjudiciel afgørelse.

FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

1. Tvisten i hovedsagen

- ZU og TV (herefter »sagsøgerne«) køber en flybillet for at flyve fra Malaga (Spanien) til Düsseldorf (Tyskland).
- Billetten købes via luftfartsselskabet Ryanairs websted for billetsalg, og på det dokumentbevis, som sagsøgerne har fremlagt, kan faktisk tydeligt ses en rejsebekræftelse, der er udstedt af Ryanair, og som er sendt via e-mail af det nævnte luftfartsselskab.
- Flyvningen udføres imidlertid af luftfartsselskabet Laudamotion.
- Den pågældende flyvning var forsinket mere end 4 timer.
- Sagsøgerne har anlagt sag mod Ryanair med påstand om kompensation i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91.
- Ryanair har bestridt påstanden, idet denne har gjort gældende, at selskabet ikke kan anses for at have status som sagsøgt med den begrundelse, at det kun stillede sit websted til rådighed for Laudamotion med henblik på billetsalg, idet sagsøgte har benægtet ethvert kontraktforhold med sagsøgerne, eftersom flyvningen blev udført af selskabet Laudamotion.

2. Behandlingen af anmodningen om præjudiciel afgørelse

[Udelades] [nationale processuelle betragtninger]

RETLIGE OMSTÆNDIGHEDER

1. Tvisten i lyset af EU-retten

Tvisten i hovedsagen ansvaret hos et luftfartsselskab, der via sit eget websted sælger flybilletter fra et andet luftfartsselskab, hvilket er omfattet af anvendelsesområdet for den ovennævnte forordning nr. 261/2004.

2. EU-retlige forskrifter

De EU-retlige forskrifter, der finder anvendelse, er 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 og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91. Nærmere bestemt har den nævnte forordnings artikel [3, stk.] 5 følgende ordlyd[:] »5. Denne forordning gælder for transporterende luftfartsselskaber, der stiller transportydelser til rådighed for de passagerer, der er omfattet af stk. 1 og stk. 2. Hvis et transporterende luftfartsselskab, som ikke har kontrakt med passagererne, opfylder forpligtelser under denne forordning, skal det betragtes som opfyldende disse forpligtelser på vegne af den person, der har kontrakt med de pågældende passagerer.« Ligeledes har artikel 2 i forordning nr. 261/2004 følgende ordlyd: »i denne forordning forstås ved: a) luftfartsselskab: et lufttransportsselskab med en gyldig licens; b) transporterende luftfartsselskab: et lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en kontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager«.

Europa-Kommissionens meddelelse af 15. juni 2016 om fortolkningsvejledning vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002, bestemmer i punkt 2.2.3. »2.2.3. Anvendelse for transporterende luftfartsselskaber

I henhold til forordningens artikel 3, stk. 5, er det transporterende luftfartsselskab – og ikke et andet luftfartsselskab, der f.eks. har solgt billetten – altid ansvarligt for de forpligtelser, der følger af forordningen (rettens fremhævelse). Begrebet transporterende luftfartsselskab er omhandlet i betragtning 7«. [Org. s. 3]

3.- National ret og/eller retspraksis

Eftersom der er tale om anvendelsen af den ret til kompensation, der er reguleret ved forordning nr. 261/2004, der finder direkte anvendelse, uden at det er nødvendigt med gennemførelse i den nationale retsorden, findes der på luftfartsområdet ikke nationale regler, der finder anvendelse.

I retspraksis er der imidlertid forskelle i behandlingen af spørgsmålet. Det skal for det første bemærkes, at i henhold til appelordning, der er fastsat i spanske procesret, afgøres sager, hvis værdi er lavere end 3 000 EUR, i kun en enkelt instans af de kompetente retter i første instans; i det foreliggende tilfælde Juzgados de lo Mercantil (handelsretter) i de forskellige spanske provinser. Som følge af, at denne form for krav praktisk talt aldrig overstiger de nævnte 3 000 EUR, er den eneste retspraksis derfor de afgørelser, der træffes af disse handelsretter, uden mulighed for at opnå en ensartethed gennem afgørelser fra højere retsinstanser. Således har forskellige handelsretter, der netop har behandlet lignende spørgsmål, besvaret spørgsmålet forskelligt, idet visse retter har lagt til grund, at Ryanair kan have status som sagsøgt ikke kan sagsøges, og andre har forkastet dette argument. Hvad angår de retter, der har forkastet argumentet vedrørende den manglende status som sagsøgt, har retten henvist til et argument, der ofte gentages, hvilket er følgende: Det retlige ordning, som ved forordning nr. 261/2004 er fastsat for lufttransport er omhandlet i, rækker ud over den nævnte bestemmelse, idet de øvrige bestemmelser i ordningen, fortsat finder anvendelse. Ifølge Domstolens dom af 6. maj 2010 [Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251], er de retsfor skrifter, der skal tages hensyn til med henblik på afgørelsen af tvisten vedrørende luftfart, den lovgivning, der svarer til alle de forordninger og traktater, der er indgået inden for rammerne af Den Europæiske Union, og således »[18.] [...] gennemfører forordning nr. 2027/97, som finder anvendelse i den foreliggende sag, Montrealkonventionens bestemmelser. Det fremgår navnlig af forordningens artikel 3, stk. 1, at Den Europæiske Unions luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar [...]. 19. Montrealkonventionen, som blev undertegnet af Fællesskabet den 9. december 1999 med hjemmel i artikel 300, stk. 2, EF, blev godkendt på dets vegne ved beslutning 2001/539 og trådte for så vidt angår Fællesskabet i kraft den 28. juni 2004.«

Ligeledes erindrer Domstolens dom af 10. juli 2008 [C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400] om følgende: »43. Det er korrekt, at Montrealkonventionen udgør en integrerende del af Fællesskabets retsorden (jf. i denne retning IATA og ELFAA-dommen, præmis 35 og 36). Det fremgår desuden af artikel 300, stk. 7, EF, at Fællesskabets institutioner er bundet af de aftaler, der indgås af Fællesskabet, og disse aftaler har derfor forrang for afledte fællesskabsretsakter (jf. i denne retning dom af 10.9.1996, sag C-61/94, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 3989, præmis 52).«

Konklusionen er, at der med henblik på at fastlægge rammen for luftfartsselskabernes ansvar ikke kan anlægges en bogstavelig fortolkning, der ligger fjernt fra de principper, der ligger til grund for fællesskabsretten, men en fortolkning af lovgivningen, der er i overensstemmelse med dens ånd og med den beskyttelse, som passagerne skal modtage. Forordning nr. 261/2004 fastsætter ganske vist ikke udtrykkeligt et erstatningsansvar for det luftfartsselskab, der har kontrakt med en passager, men som ikke udfører transporten, men Montrealkonventionen af 1999 (der som allerede fastslået er gældende, udgør en

integrerende del af EU-retten og finder følgelig direkte og umiddelbar anvendelse) fastsætter imidlertid den regel, der finder anvendelse i denne henseende, nærmere bestemt i Montrealkonventionens artikel 45, som efter sin ordlyd bestemmer, at »I forbindelse med transport, som udføres af det faktiske luftfartsselskab, kan der efter den skadelidtes valg anlægges erstatningssag mod dette eller mod det kontraherende luftfartsselskab eller mod begge tilsammen eller enkeltvis.« Derved gør reglen det muligt for en passager at vælge den sagsøgte, som vedkommende finder passende, i overensstemmelse med syvende betragtning til forordning nr. 261/2004, hvori der skabes forpligtelser (og følgelig ansvar) for det luftfartsselskab, der [org. s. 4] har kontrakt med en passager, uanset om selskabet faktisk udfører transporten. Passageren er ikke omfattet af de aftaler, som selskabet, hvormed vedkommende har kontrakt, indgår med tredjemænd, og de påvirker ikke vedkommende, idet passagerens beskyttelse maksimeres ved at udvide området for eventuelle ansvarlige til at omfatte det faktiske luftfartsselskab og det kontraherende luftfartsselskab (ordlyden af begreberne i Montrealkonventionens artikel 39 anvendt her).

4.- Tvivl vedrørende fortolkningen (og/eller gyldigheden) af EU-retten

Fortolkningstvivilen vedrører, som det er anført, begrebet »transporterende luftfartsselskab« med henblik på at fastslå, hvem der kan omfattes af dette begreb med henblik på at betale den kompensation, der er fastsat i forordning nr. 261/2004, i tilfælde af lange forsinkelser eller aflysning.

Som anført udelukker Kommissionens meddelelse af 15. juni 2016 et luftfartsselskab, der kun sælger billetten, men som ikke udfører flyvningen, fra det nævnte begreb »transporterende luftfartsselskab«.

Blandt de seneste af Domstolens domme, der kunne være af interesse for det foreliggende spørgsmål, henviser den forelæggende ret til Domstolens dom (Tredje Afdeling) af 4. juli 2018, sag C-532/17, der, selv om den træffer afgørelse i en sag, der ikke er identisk med den i hovedsagen omhandlede sag, imidlertid indeholder afgørelser, der er af interesse, og således fremgår det (den forelæggende rets fremhævelse) »Med spørgsmålet ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om begrebet »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i forordning nr. 261/2004 og bl.a. i forordningens artikel 2, litra b), skal fortolkes således, at det omfatter et tilfælde med et luftfartsselskab, der, således som det er tilfældet i hovedsagen, udlejer et fly og en besætning til et andet luftfartsselskab i henhold til en kontrakt om leje af et fly med besætning (»wet lease«), men ikke har det operationelle ansvar for flyvningerne, herunder når det i den reservationsbekræftelse af en plads på en flyvning, som er blevet udstedt til passagererne, er anført, at denne flyvning udføres af dette førstnævnte luftfartsselskab.

17 I denne henseende bemærkes, at begrebet »transporterende luftfartsselskab« i henhold til artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal forstås som »et

lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en kontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager«.

18 Denne definition stiller således to kumulative betingelser for, at et luftfartsselskab kan kvalificeres som et »transporterende luftfartsselskab«, dels vedrørende gennemførelsen af den pågældende flyvning, dels vedrørende eksistensen af en kontrakt indgået med en passager.

19 For så vidt angår den første betingelse er det med henblik herpå begrebet »flyvning«, som udgør det centrale element. Domstolen har allerede fastslået, at dette begreb skal forstås som »en transporthandling med fly, som således udgør en »enhed« så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute« (dom af 10.7.2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 40, af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 27, og af 22.6.2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, præmis 20).

20 Det følger heraf, at det luftfartsselskab, som i forbindelse med sine passagertransportaktiviteter træffer afgørelse om at udføre en præcis flyvning, herunder fastlægger ruten herfor, og om herved at give de pågældende et tilbud om lufttransport, skal anses for at være det transporterende luftfartsselskab. Vedtagelsen af en sådan afgørelse indebærer nemlig, at dette luftfartsselskab påtager sig ansvaret for gennemførelsen af den [org. s. 5] nævnte flyvning, herunder bl.a. for en eventuel annullation af denne eller for dennes væsentlige forsinkelse ved ankomsten.

21 I det foreliggende tilfælde er det ubestridt, at Thomson Airways begrænsede sig til at udleje det fly og den besætning, som udførte den i hovedsagen omhandlede flyvning, men at fastsættelsen af ruten og gennemførelsen af denne flyvning blev besluttet af TUIFly.

22 Under disse omstændigheder, og uden at det er fornødent at undersøge den anden kumulative betingelse, der er fastsat i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, skal det konstateres, at et luftfartsselskab såsom Thomson Airways i hovedsagen, der udlejer et fly og en besætning til et andet luftfartsselskab, under alle omstændigheder ikke kan kvalificeres som »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i forordning nr. 261/2004 og bl.a. denne forordnings artikel 2, litra b).

23 En sådan løsning understøttes af det formål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, der er fastsat i første betragtning til forordning nr. 261/2004, eftersom den gør det muligt at sikre, at de transporterede passagerer kompenseres eller sørges for, uden at det er nødvendigt for disse at tage hensyn til de arrangementer, der er truffet af det luftfartsselskab, der har besluttet at udføre den pågældende flyvning, med et andet luftfartsselskab med henblik på konkret at gennemføre denne.

24 Den nævnte løsning er desuden i overensstemmelse med det princip, der er anført i den syvende betragtning til denne forordning, hvorefter det forholder sig således, at for at sikre en effektiv anvendelse af denne forordning bør de forpligtelser, der herved indføres, påhvile det transporterende luftfartsselskab, uanset om det sker med eget luftfartøj eller under wet lease.

25 Den forelæggende ret har ganske vist endvidere præciseret, at det i den reservationsbekræftelse, der blev udstedt til sagsøgerne i hovedsagen, anføres, at den i hovedsagen omhandlede flyvning blev »udført« af det luftfartsselskab, der havde udlejet flyet og besætningen. Selv om denne angivelse forekommer relevant i forbindelse med anvendelsen af forordning nr. 2111/2005, kan den imidlertid ikke foregribe identificeringen af det »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i forordning nr. 261/2004, eftersom det klart fremgår af første betragtning til forordning nr. 2111/2005, at sidstnævnte forfølger et andet formål end det formål, der er omhandlet i forordning nr. 261/2004.

26 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at begrebet »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i forordning nr. 261/2004, og navnlig i denne forordnings artikel 2, litra b), skal fortolkes således, at det ikke omfatter et luftfartsselskab, der i lighed med det i hovedsagen omhandlede luftfartsselskab udlejer et fly og en besætning til et andet luftfartsselskab i henhold til en kontrakt om leje af et fly med besætning (»wet lease«), men ikke har det operationelle ansvar for flyvningerne, herunder når det i den reservationsbekræftelse af en plads på en flyvning, som er blevet udstedt til passagererne, er anført, at denne flyvning udføres af dette førstnævnte luftfartsselskab.«

I det i hovedsagen omhandlede tilfælde er det, således som det er blevet anført, Ryanair, der sælger billetten via sit websted, udsteder rejsebekræftelsesdokumentet og sender det via e-mail til passagererne. I det nævnte dokument er selskabets kode ganske vist ikke Ryanairs, men derimod Laudamotions, men der er på intet tidspunkt udtrykkelige oplysninger herom, dvs. på intet tidspunkt angives det udtrykkeligt, at den pågældende flyvning ikke vil blive [org. s. 6] udført af Ryanair. I hovedsagen er det ukendt, hvem der faktisk planlagde den pågældende flyvning; om det var Ryanair eller Laudamotion.

Endelig har retten som et spørgsmål, der kunne være af interesse, anført, at selskabet Laudamotion er en del af Ryanair-koncernen, således som selskabet selv meddeler på sit eget websted <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5.-Relevansen af Domstolens besvarelse

Det er i disse konkrete tilfælde yderst relevant at afgøre, hvem der er det transporterende luftfartsselskab, eftersom den omstændighed, at Ryanair sælger -billetter fra selskabet Laudamotion efter Ryanairs overtagelse af Laudamotion, synes at være vigtig, således som det fremgår af de forskellige retsafgørelser i

Spanien, der, som det blev anført, ikke er entydige, og at det, som det ligeledes er anført, vil være meget vanskeligt at give mulighed for en ensartet fortolkning ved de højere retsinstanser, der vil bidrage til retssikkerhed og ligebehandling for de berørte retssubjekter.

6.- Henset til alle de retlige begrundelser, der er anført, er det nødvendigt at forelægge Domstolen de præjudicielle spørgsmål, der er anført i konklusionen i denne afgørelse.

KONKLUSION

Første.– Sagen udsættes, indtil der er truffet afgørelse om anmodningen om præjudiciel afgørelse.

Anden.– Den Europæiske Unions Domstol forelægges følgende præjudicielle spørgsmål:

- 1) Kan et luftfartsselskab, der via sit eget websted sælger flybilletter til flyvninger, som udføres under et andet luftfartsselskabs kode, anses for et transporterende luftfartsselskab som omhandlet i artikel 3, stk. 5, i forordning nr. 261/2004, med hensyn til de nævnte konkrete flyvninger, der sælges og udføres af et andet luftfartsselskab?
- 2) Kan et luftfartsselskab, der via sit eget websted sælger flybilletter til flyvninger, som udføres under et andet luftfartsselskabs kode, anses for et transporterende luftfartsselskab som omhandlet i artikel 3, stk. 5, i forordning nr. 261/2004, med hensyn til de nævnte konkrete flyvninger, der sælges og udføres af et andet luftfartsselskab, når dette andet selskab, der udfører flyvningen, er en del af den samme koncern, som det selskab, der sælger flyvningen, tilhører?
- 3) Kan begrebet transporterende luftfartsselskab, der stiller transportydelser til rådighed, som omhandlet i artikel 3, stk. 5, i forordning nr. 261/2004, sidestilles med begrebet kontraherende luftfartsselskab i Montrealkonventionens artikel 45?
- 4) Kan begrebet transporterende luftfartsselskab, der stiller transportydelser til rådighed som omhandlet i artikel 3, stk. 5, i forordning nr. 261/2004 sidestilles med begrebet faktisk luftfartsselskab i Montrealkonventionens artikel 45?

[Udelades] [**Org. s. 7**]

[Udelades] [**Org. s. 8**]

[Processuelle standardformuleringer og rettens underskrift]