

Anonymiseret version

Oversættelse

C-560/19 - 1

Sag C-560/19

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

23. juli 2019

Forelæggende ret:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Spanien)

Afgørelse af:

11. juli 2019

Sagsøger:

GT

Sagsøgt:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[Udelades] [angivelse af sagen og parterne]

KENDELSE

[Udelades] [angivelse af den forelæggende ret]

Sted: Valencia

Dato: 11. juli 2019

FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

FOR DET FØRSTE. *Hovedsagen, hvori det præjudicielle spørgsmål er blevet rejst*

GT anlagde sag mod luftfartsselskabet Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., hvorved GT nedlagde påstand om betaling af 600 EUR i

økonomisk kompensation som fastsat i artikel 7 i 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, idet sagsøgeren var blevet mere end 24 timer forsinket i forhold til det planlagte tidspunkt for ankomst til det endelige bestemmelsessted. Sagsøgeren nedlagde desuden påstand om betaling af 99[,]65 EUR i godtgørelse for tab, der er lidt som følge af forsinkelsen, idet sagsøgeren havde mistet en overnatning på et hotel på det endelige bestemmelsessted, som vedkommende havde reserveret på forhånd og måtte betale for. **[Org. s. 2]**

De i stævningen anførte faktiske omstændigheder er som følger:

1) Sagsøgeren købte en billet til flyvningen fra Alicante til Chicago af Iberia – et selskab, der har til formål at udføre passagertransport med billetter, som selskabet sælger – således som det fremgår af stævningens dokument nr. 3. Flyvningen bestod af to delstrækninger:

– Den første delstrækning var fra Alicante til Madrid den 9. september 2018 kl. 09.40 med ankomst i Madrid kl. 10.50. Denne delstrækning blev betjent af luftfartsselskabet Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

– Den anden delstrækning var fra Madrid til Chicago samme dag kl. 11.55 med ankomst til bestemmelsesstedet kl. 14.20. Denne delstrækning blev betjent af luftfartsselskabet Iberia.

2) Den første af de to flyvninger (Alicante-Madrid) blev forsinket i ankomsten til Madrid. Sagsøgeren har gjort gældende, at forsinkelsen lød på 1 time. Sagsøgte har anerkendt forsinkelsen, men er af den opfattelse, at den lød på 30 minutter.

3) Som følge af denne forsinkelse nåede passageren ikke den tilsluttede flyforbindelse til den anden delstrækning.

4) Passageren blev flyttet til en ny flyvning og nåede frem til det endelige bestemmelsessted, Chicago, med en forsinkelse på mere end 24 timer.

FOR DET ANDET. *Det præjudicielle spørgsmål*

Den foreliggende sag afventer domsafsigelse [udelades] [nationale proceduremæssige aspekter]. Den forelæggende ret er af den opfattelse, at det med henblik på domsafsigelsen er nødvendigt at forelægge et præjudicielt spørgsmål.

FOR DET TREDJE. *Angivelse af parterne og intervenienterne*

Parterne i hovedsagen er GT, **[org. s. 3]** [udelades] [advokatens navn] sagsøger, og Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [udelades] [advokatens navn], sagsøgte.

RETLIGE BEMÆRKNINGER

FOR DET FØRSTE. *Den Europæiske Unions retlige rammer*

1. Syvende betragtning til forordning (EF) nr. 261/2004 [udelades] har følgende ordlyd: »For at sikre en effektiv anvendelse af denne forordning bør de forpligtelser, der herved indføres, påhvile det transporterende luftfartsselskab, der gennemfører eller har til hensigt at gennemføre en flyvning, uanset om det sker med eget luftfartøj, under dry eller wet lease eller i en hvilken som helst anden form.«
2. Artikel 2 i forordning [(EF) nr.] 261/2004 bestemmer: »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«.
3. Artikel 2 i forordning [(EF) nr.] 261/2004 fastlægger, at der ved: »»endeligt bestemmelsessted«: [forstås] det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsskranken eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning; alternative tilsluttede flyforbindelser, der er til rådighed, tages ikke i betragtning hvis det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt overholdes«. **[Org. s. 4]**

I Folkerts-dommen i sag C-11/11 af 26. februar 2013 blev det fastslået, at: »[...] for så vidt angår direkte tilsluttede flyforbindelser [...] [afhænger] den faste kompensation i henhold til artikel 7 i forordning [(EF)] nr. 261/2004 alene [...] af den forsinkelse, der er konstateret i forhold til det planlagte tidspunkt for ankomst til det endelige bestemmelsessted forstået som bestemmelsesstedet for den berørte passagers sidste flyvning«.

4. Artikel 3, stk. 5, i forordning [(EF) nr.] 261/2004 bestemmer, at: »Denne forordning gælder for transporterende luftfartsselskaber, der stiller transportydelse 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.«
5. Artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning [(EF) nr.] 261/2004 bestemmer, at hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer »have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7 [...]«.
6. Artikel 7, stk. 1, i forordning [(EF) nr.] 261/2004 omhandler økonomisk kompensation og bestemmer, at: »Når der henvises til denne artikel[,] modtager passageren en fast kompensation som følger:

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1500 km

b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1500 og 3500 km

c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

Ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.» [Org. s. 5]

7. Sturgeon-dommen af 19. november 2009 i forenede sager C-402/07 og C-432/07 og Nelson-dommen af 23. oktober 2012 i forenede sager C-581/10 og C-629/10 sidestillede lange forsinkelser i ankomsttidspunktet med en aflysning af flyafgangen.
8. Artikel 5, stk. 1, i [Rådets] direktiv 90/314/[EØF] bestemmer, at medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den rejsearrangør og/eller formidler, der er part i kontrakten, over for forbrugeren er ansvarlig for, at de kontraktmæssige forpligtelser opfyldes, uanset om disse forpligtelser påhviler rejsearrangøren/formidleren selv eller andre tjenesteydere, og uden at indskrænke rejsearrangørens og/eller formidlerens ret til at søge sig fyldestgjort hos sådanne andre tjenesteydere.
9. Artikel 13 i forordning [(EF) nr.] 261/2004 bestemmer, at: *»Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler compensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse.«*
10. Følgende fremgår af punkt 2.2.3 i Kommissionens meddelelse af 15. juni 2016: *»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. Begrebet transporterende luftfartsselskab er omhandlet i betragtning 7.«*
11. I Bossen-dommen af 7. september 2017 i sag C-559/16 bemærkede Domstolen, at bestemmelserne i forordning [(EF) nr. 261/2004] *»fastsætter [...] en ret til compensation til passagerer uden sondring mellem, om de når frem til deres endelige bestemmelsessted ved hjælp af en direkte flyvning eller en flyvning med tilsluttede flyforbindelser«.*

FOR DET ANDET. *Den tvivl, der ligger til grund for forelæggelsen af det præjudicielle spørgsmål [org. s. 6]*

1. Som det fremgår af de retlige bemærkninger ovenfor, følger det tilsyneladende af EU-retten, at det transporterende luftfartsselskab er det selskab, der er forpligtet til at betale den i artikel 7 i forordning [(EF) nr.] 261/2004 fastsatte økonomiske kompensation, uanset hvem der har solgt billetten. Det vil sige, uanset hvilket

selskab der er det kontraherende luftfartsselskab. Denne situation forekommer at være klar, når et rejseselskab har forestået salget af billetten og dermed har indgået kontrakten med passageren. Tvivlen opstår imidlertid, når sælgeren af billetten er et selskab, som udfører lufttransport af passagerer, men ikke betjener flyvningen, idet flyvningen i praksis betjenes af et andet luftfartsselskab i medfør af alliancer mellem luftfartsselskaberne. Dette er den situation, der gør sig gældende i hovedsagen. I hovedsagen er det netop Iberia, som er et selskab, som udfører lufttransport af passagerer, der sælger billetten. Det er imidlertid ikke Iberia, der betjener flyvningen fra Alicante til Madrid, eftersom denne delstrækning i praksis betjenes af et andet selskab, i dette tilfælde af Air Nostrum i medfør af de alliancer, som de to selskaber har indgået.

Dermed opstår der tvivl om, hvorvidt forpligtelsen til at betale den i artikel 7 i forordning [(EF) nr.] 261/2004 omhandlede kompensation udelukkende påhviler det selskab, der betjener flyvningen og som følge heraf udfører flyvningen i praksis, eller om denne forpligtelse også kan pålægges det selskab, der ikke betjener flyvningen, men som er det selskab, som kontrakten er indgået med, og som også udfører passagerflyvninger. Kan et selskab, hvis formål er at udføre lufttransport af passagerer, som sælger billetten, men ikke betjener flyvningen, dvs. ikke udfører flyvningen i praksis, med andre ord være omfattet af begrebet »et transporterende luftfartsselskab«?

Derfor er det første præjudicielle spørgsmål som følger: Kan et selskab, hvis selskabsformål er at udføre lufttransport af passagerer, som sælger billetten, men ikke betjener flyvningen, dvs. ikke udfører flyvningen i praksis, med henblik på artikel 2, litra b), og artikel 3, stk. 5, i forordning [(EF) nr.] 261/2004 være omfattet af begrebet »et transporterende luftfartsselskab«?

2. Såfremt det foregående [spørgsmål] besvares benægtende, ønskes det oplyst, hvem der skal betale kompensation, når to eller flere luftfartsselskaber i forbindelse med den samme [org. s. 7] flyvning har deltaget i den praktiske udførelse af flyvningen, idet flyvningen omfatter en tilsluttet flyforbindelse.

Som nævnt følger det af Den Europæiske Unions Domstols praksis, at det afgørende kriterium for at pålægge en aktør at betale økonomisk kompensation er, at der forekommer en forsinkelse på mere end tre timer i forhold til det planlagte tidspunkt for ankomst til det endelige bestemmelsessted. Dette gør sig gældende, uanset om årsagen til forsinkelsen skyldes en forsinkelse af afgang, en forsinkelse under selve flyvningen eller en forsinkelse af en tilsluttet flyforbindelse.

Sidstnævnte er den omstændighed, der giver anledning til tvivlen om, hvordan forordning [(EF) nr. 261/2004] skal fortolkes. Den forelagte problematik opstår i de tilfælde, hvor flyvningen er delt op i to delstrækninger, hver delstrækning betjenes af et transporterende luftfartsselskab, og passageren ikke når den tilsluttede flyforbindelse på grund af en forsinkelse på den første delstrækning, således som det er tilfældet i hovedsagen. Dette er navnlig tilfældet, når

forsinkelsen på den første delstrækning er på mindre end tre timer, men forsinkelsen på det endelige bestemmelsessted er på mere end tre timer, idet passageren ikke nåede sin tilsluttede flyforbindelse.

Hvis der var tale om forskellige flyvninger, er der ingen tvivl om, at passageren ikke ville have ret til kompensation.

Problemet opstår, når der kun er én flyvning med en tilsluttet flyforbindelse. I dette tilfælde har det første transporterende luftfartsselskab udført flyvningen med en forsinkelse i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt, men denne forsinkelse var på mindre end tre timer. Som følge af forsinkelsen på den første delstrækning af flyvningen opstår der imidlertid en lang forsinkelse på det endelige bestemmelsessted.

Dermed opstår følgende tvivlsspørgsmål: finder den i artikel 7 i forordning [(EF) nr.] 261/2004 omhandlede ret til kompensation til passagerer anvendelse, hvis flyvningen er opdelt i flere delstrækninger, og der som følge af en kort forsinkelse (på mindre end tre timer) på en af delstrækningerne opstår en lang forsinkelse (på mere end tre timer) på det endelige bestemmelsessted, idet passageren ikke nåede sin tilsluttede flyforbindelse? Såfremt dette spørgsmål besvares bekræftende, og hvis forskellige transporterende luftfartsselskaber betjener de enkelte delstrækninger, er det transporterende luftfartsselskab, der var ansvarligt for at betjene den flyvning, hvor der opstod en kort forsinkelse (på mindre end tre timer), men som medførte, at passageren ikke nåede sin tilsluttede flyforbindelse, og dermed en lang forsinkelse (på mere end tre timer) på det endelige bestemmelsessted, da forpligtet til at betale [org. s. 8] den i artikel 7 i forordning [(EF) nr.] 261/2004 omhandlede økonomiske kompensation?

AFGØRELSE

RETEN HAR BESLUTTET FØLGENDE: På baggrund af det ovenstående forelægges Den Europæiske Unions Domstol følgende anmodning om præjudiciel afgørelse:

1. Kan et selskab, hvis selskabsformål er at udføre luftransport af passagerer, som sælger billetten, men ikke betjener flyvningen, dvs. ikke udfører flyvningen i praksis, være omfattet af begrebet »et transporterende luftfartsselskab«?

2. Såfremt det foregående spørgsmål besvares benægtende, finder den i artikel 7 i forordning 261/2004 omhandlede kompensation til passagerer da anvendelse, hvis flyvningen er opdelt i flere delstrækninger, og der som følge af en kort forsinkelse (på mindre end tre timer) på en af delstrækningerne opstår en lang forsinkelse (på mere end tre timer) på det endelige bestemmelsessted, idet passageren ikke nåede en tilsluttet flyforbindelse? Såfremt dette spørgsmål besvares bekræftende, og hvis forskellige transporterende luftfartsselskaber betjener de enkelte delstrækninger, er det transporterende luftfartsselskab, der var ansvarligt for at betjene den flyvning, hvor der opstod en kort forsinkelse (på mindre end tre timer), men som medførte, at passageren ikke nåede den tilsluttede flyforbindelse, og dermed en

lang forsinkelse (på mere end tre timer) på det endelige bestemmelsessted, da forpligtet til at betale den i artikel 7 i forordning 261/2004 omhandlede økonomiske kompensation?

[udelades] [**org. s. 9**] [udelades]

[udelades] [**org. s. 10**] [udelades] [afsluttende formelle udtryk og underskrifter]

ARBEJDSDOKUMENT